AERONAUTICAL RADIO OF THAILAND

AERONAUTICAL RADIO OF THAILAND

รายงานประจำปี

2565

สารบัญ

สารจากประธานกรรมการ 4

สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 7

ข้อมูลทั่วไปของรัฐวิสาหกิจ

ประวัติความเป็นมา 10
วิสัยทัศน์ พันธกิจ ภารกิจ 11
โครงสร้างของกลุ่มธุรกิจ 15
วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์แผนวิสาหกิจ 15
ประเภทกิจการ และลักษณะการประกอบการ 16
สถานที่ประกอบการ 16
ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป 17
ปัจจัยที่มีผลกระทบหลักต่อกิจการ 18
ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต 19

โครงสร้างการบริหารองค์กร

ผังโครงสร้างองค์กร 22
คณะกรรมการ 23
คณะผู้บริหาร 27
โครงสร้างอัตรากำลัง 30
โครงสร้างเงินทุนและโครงสร้างผู้ถือหุ้น 31
หนี้เงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ 32

แผนงานโครงการสำคัญ และบทบาทในเวทีการบินนานาชาติ

แผนงานโครงการสำคัญในแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2565-2569 33
บทบาทสำคัญในเวทีระดับโลก ระดับภูมิภาค และอื่น ๆ 35

การดำเนินงานขององค์กร

สถิติการให้บริการจราจรทางอากาศ 40
บริการด้านบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศ 45
บริการสื่อสารการบิน 46
บริการข่าวสารการบิน 47

การดำเนินการด้านทรัพยากรบุคคล 48

การพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ 56

ผลการดำเนินงานด้านการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน 57

ผลการประเมินผลการดำเนินงาน 57

การจัดอันดับเครดิตองค์กร 58

เรื่องเด่นในรอบปี 58

การบริหารจัดการองค์กร

การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน 61
การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ 62

ข้อมูลธรรมาภิบาล

โครงสร้างของคณะกรรมการและความรับผิดชอบ 63
รายนามคณะกรรมการบริษัทฯ ในปีงบประมาณ 2565 63
รายการที่เกี่ยวโยงกันของกรรมการที่มีกับ บวท. 71
บทบาทและการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ 72
นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ 83
ค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง 85

รายงานการดำเนินงานต่าง ๆ ขององค์กร

การตรวจสอบภายใน 86
รายงานทางการเงิน 88
แนวโน้มทางการเงิน 92
รายงานของผู้สอบบัญชี 94
รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน 140

“ตลอดระยะเวลา 74 ปี บวท. ยึดถือแนวทางการบริหารจัดการภายใต้กรอบบรรษัทภิบาลที่ดี โดยดำเนินกิจการที่ให้ความสำคัญกับความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างทั่วถึง”

(นายระพี ผ่องบุพกิจ)
ประธานกรรมการบริษัทฯ

สารจากประธานกรรมการ

ปี 2565 นับเป็นอีกปีแห่งความท้าทายที่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ประสบกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว จากปัจจัยต่าง ๆ ที่มีมาอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และสถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างสหพันธรัฐรัสเซียและประเทศยูเครน ที่ส่งผลกระทบในวงกว้างต่อธุรกิจการบินในประเทศและทั่วโลก

บวท. ได้ทุ่มเทการปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มที่เพื่อก้าวข้ามอุปสรรคความท้าทายพร้อมกับขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์ขององค์กรที่มุ่งเน้นภารกิจในการเป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศ ด้วย “คุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” ควบคู่กับการสร้างคุณค่าที่ตอบสนองต่อความคาดหวังของประชาคมการบินและผู้ใช้บริการ

ปริมาณเที่ยวบินในปี 2565 เพิ่มสูงขึ้นและมีแนวโน้มดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง ภายหลังจากการที่รัฐบาลประกาศผ่อนคลายมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และมาตรการเดินทางเข้าประเทศ บวท. ได้เตรียมความพร้อมในทุกด้านเพื่อรองรับปริมาณเที่ยวบิน ทั้งด้านระบบอุปกรณ์ ความพร้อมของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ โดยเน้นย้ำการปฏิบัติตามมาตรการรองรับการบริหารจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานการให้บริการที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด รวมทั้งพนักงานทุกคนร่วมมือดูแลรักษาสุขภาพและปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) อย่างเคร่งครัด

นับแต่วิกฤตการณ์ด้านการเงินจากสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ผู้บริหารและพนักงานยังคงร่วมแรงร่วมใจกันปฏิบัติตามแผนรองรับสภาวะวิกฤตทางการเงิน เพื่อบริหารจัดการต้นทุนและค่าใช้จ่ายตามความจำเป็น เพื่อความปลอดภัยและสอดคล้องกับสถานการณ์ในการบรรเทาผลกระทบทางการเงินและสภาพคล่องทางการเงินของ บวท.

สำหรับการดำเนินงานสำคัญเพื่อสร้างผลสัมฤทธิ์ไปสู่วิสัยทัศน์ “เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” อย่างเป็นรูปธรรม บวท. มุ่งเน้นการพัฒนาโดยการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมควบคู่ไปกับการพัฒนาบุคลากร เพื่อขยายขีดความสามารถของบริการการเดินอากาศ ในการรองรับการฟื้นตัวและการแข่งขันของธุรกิจการขนส่งทางอากาศหลังช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) รวมทั้งเสริมสร้างความยั่งยืนองค์กร

ในส่วนการสร้างความสามารถในการแข่งขันและสร้างคุณค่าให้กับกิจการบินของประเทศ บวท. กำหนดยุทธศาสตร์เพื่อสร้างร่วมมือกับหน่วยงานผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศของประเทศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมทั้งการดำเนินงานตามภารกิจที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้เป็นหน่วยงานให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา ตามโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก

นอกจากนี้เพื่อร่วมผลักดันการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต บวท. ได้ร่วมกับหน่วยงานกำกับดูแล หน่วยงานด้านความมั่นคง ภาครัฐและผู้ดำเนินงานสนามบิน ในการพัฒนาการใช้ห้วงอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft Systems Traffic Management หรือ UTM) ซึ่งนับเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมรูปแบบใหม่ (New S-Curve) ในยุคของ New Normal หลังสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ผ่านพ้น ซึ่ง บวท. สามารถพัฒนาเป็นโอกาสทางเลือกธุรกิจรูปแบบใหม่ ๆ เพื่อลดความเสี่ยงทางการเงินในอนาคตอีกด้วย

ตลอดระยะเวลา 74 ปี บวท. ยึดถือแนวทางการบริหารจัดการภายใต้กรอบบรรษัทภิบาลที่ดี โดยดำเนินกิจการที่ให้ความสำคัญกับความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม อย่างทั่วถึง ทั้งในธุรกิจหลักขององค์กรที่มุ่งมั่นพัฒนาปรับเปลี่ยนรูปแบบและวิธีการใหม่ ๆ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น และสร้างโอกาสทางธุรกิจรูปแบบใหม่ที่ต่อยอดจากความสามารถหลักขององค์กร

ในนามของคณะกรรมการบริษัทฯ ขอขอบคุณผู้ถือหุ้น ผู้ใช้บริการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงฝ่ายจัดการและพนักงานที่ให้ความร่วมมือกับ บวท. ทุกด้าน และมั่นใจว่าพลังจากความร่วมมือ ความมุ่งมั่นตั้งใจอุทิศตนปฏิบัติหน้าที่และความเสียสละจะทำให้ บวท. ก้าวผ่านวิกฤติการณ์ครั้งนี้ไปด้วยกัน พร้อมกับสร้างผลงานอันมี คุณค่าที่ก่อให้เกิดความเจริญต่อกิจการบินของประเทศและภูมิภาคอย่างยั่งยืนสืบไป

(นายระพี ผ่องบุพกิจ)
ประธานกรรมการบริษัทฯ

"บวท. ขยายโอกาสไปสู่ธุรกิจใหม่ โดยร่วมผลักดันการพัฒนาระบบนิเวศอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System Ecosystem : UAS Ecosystem"

(นายณพศิษฏ์ จักรพิทักษ์)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ด้วยสถานการณ์ที่คลี่คลายจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ปริมาณเที่ยวบินภายในเขตแถลงข่าวการบิน (Bangkok Flight Information Region หรือ Bangkok FIR) เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 0.45 ล้านเที่ยวบิน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 47 จากปี 2564 แต่ยังคงต่ำกว่าปี 2562 ร้อยละ 57 และคาดการณ์ในปี 2566 จะมีแนวโน้มดีขึ้นอย่างต่อเนื่องจากนโยบายด้านต่าง ๆ ที่รัฐบาลเร่งดำเนินการรวมถึงความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร โดยคาดว่าหากไม่มีปัจจัยด้านลบที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบิน ปริมาณเที่ยวบินจะสามารถกลับไปอยู่ในระดับเดียวกันหรือใกล้เคียงกับช่วงก่อนการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ตั้งแต่ปี 2567 เป็นต้นไป

การดำเนินงานตามภารกิจการให้บริการการเดินอากาศและบริการเกี่ยวเนื่อง รวมถึงการพัฒนาเพื่อสร้างโอกาสทางธุรกิจรูปแบบใหม่ที่สำคัญในปี 2565 มีความก้าวหน้าตามลำดับและมีผลดำเนินงาน ดังนี้

1. บวท. ได้ดำเนินการด้านการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management : ATFM) ระหว่างประเทศ โดยร่วมเป็นสมาชิก ICAO Air Traffic Management Operations Panel เพื่อพัฒนามาตรฐานด้าน ATFM ในระดับสากล และได้ร่วมแก้ไข/ปรับปรุง Asia/Pacific Framework for Collaborative ATFM ฉบับแก้ไขครั้งที่ 4 (Version 4.0) ซึ่งเป็นฉบับล่าสุด สำหรับใช้เป็นกรอบและ แนวทางการดำเนินการด้าน ATFM ของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก
2. บวท. ได้เตรียมความพร้อมในการให้บริการการเดินอากาศ ณ ท่าอากาศยานเบตงในทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านระบบอุปกรณ์ในการให้บริการการเดินอากาศ การออกแบบเส้นทางและวิธีปฏิบัติการบิน รวมทั้งความพร้อมด้านอัตรากำลัง โดยเที่ยวบินพาณิชย์เที่ยวบินแรกได้ทำการบินมายังท่าอากาศยานเบตงเมื่อวันที่ 29 มกราคม 2565
3. บวท. ปรับปรุงระบบติดตามอากาศยานเพื่อสนับสนุนการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบินและเขตประชิดสนามบิน โดยเปลี่ยนอุปกรณ์บางส่วนทดแทนและปรับปรุงระบบ ติดตามอากาศยานทุติยภูมิ (Secondary Surveillance Radar: SSR) ณ สถานี SSR ท่าอากาศยานภูเก็ต สุราษฎร์ธานี และอุบลราชธานี
4. บวท. พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลโดยมุ่งเน้นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับภารกิจขององค์กรทั้งในส่วนของการดำเนินการสนับสนุนระบบสารสนเทศเพื่อการเดินอากาศ (Communication, Navigation and Surveillance/Air Traffic Management : CNS/ATM) และการพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับงานด้านอำนวยการ (Back-Office) รวมทั้งได้กำหนดนโยบายดิจิทัล และจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัล เพื่อการนำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมตอบสนองนโยบายและแนวปฏิบัติของภาครัฐ
5. บวท. ได้รับการรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านปฏิบัติการ (Air traffic Control Training Organization) จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พร้อมได้รับการตรวจสอบประเมินคุณภาพของ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค (Quality Assurance) ซึ่งทำให้ บวท. สามารถดำเนินการพัฒนาบุคลากรด้านปฏิบัติการได้อย่างมีประสิทธิภาพตามมาตรฐาน
6. ในด้านความร่วมมือกับประชาคมการบิน บวท. ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจกับหน่วยงาน Air Traffic Management Bureau, Civil Aviation Administration of China (ATMB/CAAC) สาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อพัฒนาการให้บริการการจราจรทางอากาศให้สอดคล้องกับมาตรฐานและวิสัยทัศน์ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ตลอดจนร่วมมือวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ การฝึกอบรมและการพัฒนาบุคลากร

7. บวท. เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม Mekong Air Traffic Management Coordination Group Meeting ครั้งที่ 9 เพื่อหารือและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น รวมทั้งร่วมมือด้านการบริหารจราจรทางอากาศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การหารือเรื่องการพัฒนาโครงสร้างเส้นทางการบินเพื่อเพิ่มสภาพคล่องของการบริหารจราจรทางอากาศ, ATM automation linkage through ATS Inter-facility Data Communications (AIDC), Cross-Border ATFM รวมทั้งประเด็นเรื่องความสอดคล้องของ ATM Contingency Plan ในอนุภูมิภาค เพื่อให้เป็นไปตามความคาดหวังของ ICAO Asia/Pacific Regional ATM Contingency Plan
8. สำหรับบริการเกี่ยวเนื่อง บวท. ได้ต่อสัญญาให้บริการข่ายสื่อสารข้อมูลสายการบิน (Airlines Operational Communication) กับบริษัท Collins Aerospace เพื่อให้บริการ Data Link ครอบคลุมเส้นทางบินในประเทศไทย และประเทศในเอเชียแปซิฟิก และขยายการให้บริการ FOMAX (Flight Operation Maintenance Exchanger) เพื่อรับส่งข้อมูลระหว่างเครื่องบินรุ่นใหม่ เช่น Airbus A320 Airbus A330 กับระบบภาคพื้น
9. บวท. ร่วมกับวิทยาลัยนวัตกรรมดิจิทัล มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ดำเนินงาน “โครงการพัฒนาศักยภาพนวัตกร บวท.” โดยออกแบบหลักสูตรเพื่อพัฒนาทักษะเดิม (Reskill) และเพิ่มเติมทักษะใหม่ (Upskill) เพื่อสร้างกำลังคนที่มีสมรรถนะสูง สำหรับอุตสาหกรรม New Growth Engine ตามนโยบาย Thailand 4.0
10. บวท. ขยายโอกาสไปสู่ธุรกิจใหม่ โดยร่วมผลักดันการพัฒนาระบบนิเวศอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System Ecosystem : UAS Ecosystem) เพื่อส่งเสริมการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมใหม่และเชื่อมโยงระบบคมนาคมโครงสร้างพื้นฐานในโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งเป็นการดำเนินการที่สอดคล้องกับมติที่ประชุมคณะอนุกรรมการบริหารการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยได้เริ่มโครงการพัฒนาระบบการจัดการจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับ (UAS Traffic Management : UTM) ในพื้นที่นำร่องเขตกรุงเทพฯ (Bangkok Control Zone) รัศมี 35 ไมล์รอบกรุงเทพฯ (หรือประมาณ 65 กิโลเมตร จากสนามบินดอนเมือง) ด้วย Application “OpenSky” ซึ่งเปิดให้ผู้ควบคุมอากาศยานไร้คนขับหรือโดรนได้ทดลองใช้ Application เพื่อขออนุญาตก่อนการบินโดรน
11. บวท. ได้จัดทำนโยบายและแนวทางการปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบ (Guideline on Governance Risk Compliance : GRC) เพื่อให้ บวท. บริหารภาพรวมในด้านการกำกับดูแลกิจการ การดำเนินงานตามกลยุทธ์และสามารถบรรลุผลสำเร็จได้ตามเป้าหมาย
12. บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด (ทริสเรทติ้ง) คงอันดับเครดิตองค์กรของ บวท. ที่ระดับ “AAA” ซึ่งสะท้อนถึงสถานะของ บวท. ในการเป็นองค์กรที่เกี่ยวข้องกับภาครัฐ โดยมีความสัมพันธ์กับรัฐบาลในระดับสูงสุด และมีความเป็นไปได้อย่างมากที่ บวท. จะได้รับการสนับสนุนเป็นพิเศษจากภาครัฐได้อย่างพอเพียงและทันเหตุการณ์ ในกรณีที่ บวท. ประสบปัญหาทางด้านการเงิน และกำหนดแนวโน้มอันดับเครดิตที่ระดับ “Stable” ซึ่งสะท้อนถึงการคาดการณ์ของทริสเรทติ้งว่า บวท. จะยังคงสถานะในการเป็นองค์กรที่เกี่ยวข้องกับภาครัฐ โดยมีความสัมพันธ์กับภาครัฐระดับสูงสุดและมีบทบาทที่สำคัญต่อภาครัฐจากการเป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศรายหลักของประเทศไทย

ในนามของฝ่ายบริหารและพนักงาน ขอขอบคุณท่านผู้ถือหุ้นทั้งหลายและหน่วยงานผู้ใช้บริการที่ให้ความไว้วางใจ และสนับสนุนการดำเนินงานของ บวท. ด้วยดีตลอดมา และขอให้คำมั่นว่าจะร่วมกันสร้างคุณประโยชน์ให้กับกิจการบินของประเทศ ผู้ใช้บริการ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างยั่งยืนสืบไป

(นายณพศิษฏ์ จักรพิทักษ์)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ประวัติ ความเป็นมา

หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 กรมไปรษณีย์โทรเลขได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้ทำหน้าที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน จนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่ 2 เกิดขึ้นในทวีปเอเชีย ส่งผลให้อากาศยานพลเรือนไม่อาจทำการบิน จึงต้องเลิกกิจการ ต่อมาภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุด การประกอบ ธุรกิจการบินระหว่างประเทศเริ่มฟื้นตัวขึ้น บริษัท Aeronautical Radio Inc. (ARINC) จากสหรัฐอเมริกา บริษัท International Aeradio Ltd. (IAL) จากอังกฤษ และสายการบินต่าง ๆ ที่ทำการบินมายังประเทศไทยได้ร่วมกันขออนุมัติรัฐบาลไทยจัดตั้ง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (AERONAUTICAL RADIO OF SIAM LTD.) (บวท.) เมื่อวันที่ 15 เมษายน 2491 เพื่อดำเนินกิจการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบิน ตามมาตรฐานและข้อเสนอแนะขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ภายใต้สัญญาที่ได้รับจากรัฐบาลไทย จนกระทั่งต่อมารัฐบาลไทยเล็งเห็นถึงความสำคัญของภารกิจ บวท. ว่าเกี่ยวข้องกับความมั่นคงของชาติและการพัฒนากิจการการบิน ประกอบกับมีความพร้อมในทุก ๆ ด้านแล้ว จึงได้รับโอนกิจการเข้ามาดำเนินงานในรูปแบบองค์กรของรัฐบาล ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2506 และเปลี่ยนชื่อภาษาอังกฤษเป็น AERONAUTICAL RADIO OF THAILAND LTD. หรือ AEROTHAI ในเวลาต่อมาได้อนุญาตให้สายการบินที่ทำการบินมายังประเทศไทยเป็นประจำร่วมเป็นผู้ถือหุ้นกับรัฐบาลด้วย บวท. จึงมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม ถึงแม้จะดำเนินการในรูปบริษัทจำกัด แต่เนื่องจากมีข้อผูกพันในฐานะที่ปฏิบัติงานในนามรัฐบาลและตามข้อตกลงที่มีไว้กับรัฐบาล บวท. จึงดำเนินการแบบไม่ค้ากำไรในการให้บริการภาคความปลอดภัย ได้แก่ บริการควบคุมจราจรทางอากาศและสื่อสารการบินในอาณาเขตประเทศไทย โดยมีเครือข่ายเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ นอกจากนั้นยังมีบริการภาคธุรกิจ คือ บริการเกี่ยวเนื่องกับกิจการบินทั้งในและต่างประเทศ

บวท. ได้ดำเนินกิจการด้วยความมุ่งมั่นที่จะรักษาคุณภาพการให้บริการการเดินอากาศให้มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล พัฒนาเทคโนโลยีและพัฒนาบุคลากร รวมถึงประสานความร่วมมือกับองค์กรการบินทั้งในและต่างประเทศอย่างใกล้ชิด เพื่อขยายขีดความสามารถและพัฒนาการบินของประเทศต่อไป

วิสัยทัศน์

"เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินอากาศ
ด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน"

(วิสัยทัศน์ประกอบการพัฒนาและดำเนินภารกิจองค์กร
ตามกรอบยุทธศาสตร์ปี 2565-2569)

พันธกิจ

"เป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศ
ที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการด้วยความปลอดภัย
เป็นมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ
เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่ระบบการบินและผลประโยชน์แห่งชาติ"

ภารกิจ ภายใต้ขอบเขตบริการการเดินอากาศ (Air Navigation Services) ซึ่งโดยทั่วไปแล้วแบ่งออกได้เป็น 5 ส่วน คือ

- การจัดการจราจรทางอากาศ
  (Air Traffic Management: ATM)
- บริการระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน
  (Communications, Navigation, and Surveillance: CNS)
- บริการข่าวสารการบิน
  (Aeronautical Information Service: AIS)
- บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน
  (Meteorological Service: MET)
- การค้นหาและช่วยเหลือ
  (Search and Rescue: SAR)

บวท. มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการให้บริการสำหรับการปฏิบัติการบินภายในประเทศไทยใน 3 ส่วน คือ 1) การจัดการจราจรทางอากาศ (ATM) 2) บริการระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNS) และ 3) บางส่วนของบริการข่าวสารการบิน (AIS) นอกจากนี้ บวท. ยังมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการให้บริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Flight Procedure Design : IFPD) ด้วย ทั้งนี้ สำหรับบริการอุตุนิยมวิทยาการบิน (MET) ปัจจุบันกรมอุตุนิยมวิทยา สังกัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก ในขณะที่ส่วนการค้นหาและช่วยเหลือ (SAR) นั้น อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคมโดยตรง

บริการการเดินอากาศภายใต้ความรับผิดชอบของ บวท.

บริการการเดินอากาศ
(Air Navigation Services)

- **การบริหารจราจรทางอากาศ** (Air Traffic Management: ATM)
  - **การบริหารห้วงอากาศ** (Airspace Management: ASM)
  - **การบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ** (Air Traffic Flow Management: ATFM)
  - **บริการจราจรทางอากาศ** (Air Traffic Services: ATS)
    - บริการควบคุมจราจรทางอากาศ (Aerodrome, Approach, Area Control Service)
    - บริการข่าวสารสำหรับเที่ยวบิน (Flight Information Service: FIS)
    - บริการเฝ้าระวังและแจ้งเตือน (Alerting Service: ALTS)
- **บริการระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน** (Communications, Navigation, and Surveillance: CNS)
  - **ระบบสื่อสารการเดินอากาศ** (Communications System)
  - **ระบบช่วยการเดินอากาศ** (Navigation System)
  - **ระบบติดตามอากาศยาน** (Surveilance System)
- **บริการข่าวสารการบิน** (Aeronautical information Service: AIS)
  - **สำนักงานออกและแลกเปลี่ยนประกาศผู้ทำการในอากาศระหว่างประเทศ** (International NOTAM Office : NOF)
  - **บริการข้อมูลสำหรับเตรียมการก่อนการปฏิบัติการบิน** (Pre-flight Information Service)

สัดส่วนห้วงอากาศสำหรับการใช้งานในภาคความมั่นคงและภาคพลเรือน ภายใน Bangkok FIR (สีแดงแสดงห้วงอากาศที่ใช้งานสำหรับภาคความมั่นคง)

การจัดการจราจรทางอากาศ (ATM)

การจัดการจราจรทางอากาศ (ATM) ที่ บวท. ให้บริการในปัจจุบัน ประกอบด้วย 3 ส่วนย่อย ดังนี้

ก. การบริหารห้วงอากาศ (Airspace Management: ASM)

ด้วยปัจจุบัน เขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region: Bangkok FIR) ซึ่งเป็นพื้นที่การจราจรทางอากาศของประเทศไทย มีสัดส่วนห้วงอากาศสำหรับใช้งานในภาคความมั่นคงและภาคพลเรือนอยู่ที่ประมาณร้อยละ 50 ต่อร้อยละ 50 บวท. จึงได้จัดให้มีบริการบริหารห้วงอากาศ (ASM) ขึ้น เพื่อให้การใช้งานห้วงอากาศ (Airspace) ซึ่งเป็นทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด เป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด และตอบสนองภารกิจของผู้ใช้งานห้วงอากาศ (Airspace User) ไม่เพียงแต่ในส่วนภาคความมั่นคง (Military) เท่านั้น แต่รวมถึงภาคพลเรือน (Civil) ด้วย

ข. การบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management: ATFM)

นอกจากบริการบริหารห้วงอากาศแล้ว บวท. ยังให้บริการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (ATFM) ผ่านการสร้างความสมดุลระหว่างความต้องการใช้งานห้วงอากาศ/สนามบินและปริมาณการจราจรทางอากาศที่สามารถรองรับได้ เพื่อจัดการสภาพคล่องของการจราจรทางอากาศภายใต้ข้อจำกัดต่าง ๆ ทั้งในส่วนห้วงอากาศและสนามบินภายใน Bangkok FIR ด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้เที่ยวบินต่าง ๆ สามารถปฏิบัติการบินในห้วงอากาศ/สนามบินที่มีข้อจำกัดนั้นได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านขีดความสามารถในการคาดการณ์ในการปฏิบัติการของเที่ยวบิน

ค. บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services: ATS)

บวท. ได้ให้บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services : ATS) ซึ่งถือเป็นหัวใจหลักของบริการของ บวท. มาตั้งแต่เริ่มก่อตั้ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้อากาศยานสามารถปฏิบัติการบินภายในพื้นที่ต่าง ๆ ได้อย่างปลอดภัยและเป็นระเบียบ โดยบริการจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR ที่ บวท. ให้อยู่ในปัจจุบัน แบ่งออกเป็นบริการย่อย ๆ ดังนี้

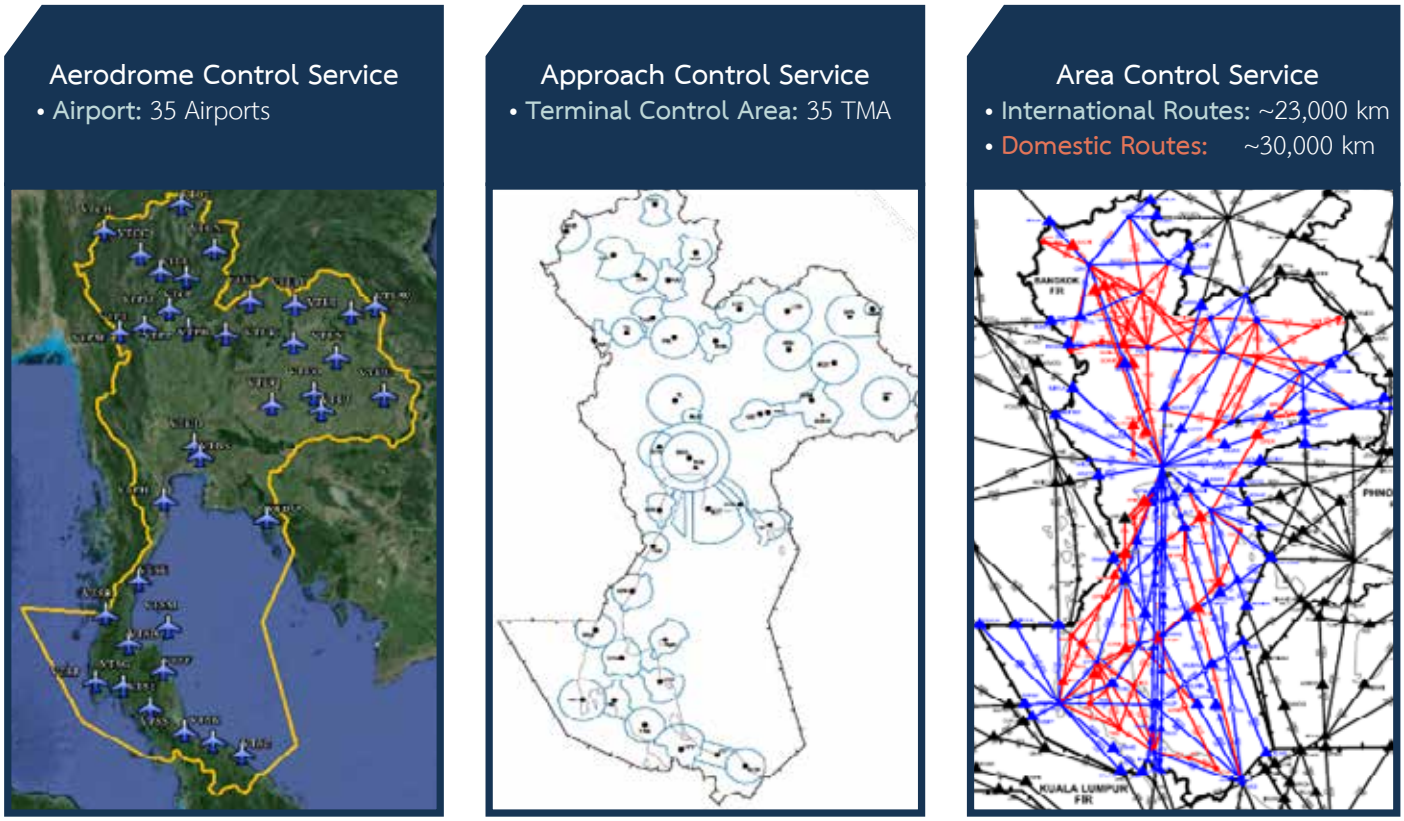
(1) บริการควบคุมจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control Service: ATCS)

บริการควบคุมจราจรทางอากาศภายใน Bangkok FIR แบ่งย่อยตามขอบเขตการให้บริการเป็น 3 ส่วน คือ

- บริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน (Aerodrome Control Service)
  เป็นบริการควบคุมจราจรทางอากาศที่ให้กับอากาศยาน ที่ปฏิบัติการบินขึ้นจาก/ลงสู่สนามบิน และในพื้นที่ในระยะประมาณ 5 ไมล์ทะเลโดยรอบสนามบิน
- บริการควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบิน (Approach Control Service)
  เป็นบริการควบคุมจราจรทางอากาศที่ให้กับอากาศยาน ที่ออกจาก/ร่อนลงสู่สนามบิน และในพื้นที่ในระยะประมาณ 50 ไมล์ทะเลโดยรอบสนามบิน
- บริการควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Area Control Service)
  เป็นบริการควบคุมจราจรทางอากาศที่ให้กับอากาศยานที่ปฏิบัติการบินตามเส้นทางบินภายใน Bangkok FIR

(2) บริการข้อมูลสำหรับเที่ยวบิน (Flight Information Services: FIS)

(3) งานเฝ้าระวังและแจ้งเตือน (Alerting Services: ALTS)



ภาพแสดงขอบเขตการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศของ บวท.

บริการระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (CNS)

เพื่อสนับสนุนการให้บริการบริหารจราจรทางอากาศ กล่าวคือ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศและผู้ปฏิบัติการบินสามารถติดต่อสื่อสารกัน รวมถึงสามารถประเมินตำแหน่งอ้างอิงและติดตามตำแหน่งปัจจุบันของอากาศยานได้ บวท. ได้ให้บริการระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน เช่นกัน ดังสามารถสรุปได้โดยสังเขปดังนี้

1. ระบบสื่อสารการเดินอากาศ (Communications System)

ระบบสื่อสารการเดินอากาศ ซึ่งเป็นระบบที่ให้บริการเพื่อให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศสามารถติดต่อสื่อสารกับผู้ที่เกี่ยวข้องได้ ที่ บวท. ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน จำแนกย่อยได้เป็น 2 ส่วน ดังนี้

1. การติดต่อสื่อสารระหว่างภาคพื้นด้วยกันเอง
   กล่าวคือ เป็นการติดต่อสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ และหน่วยเกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ
2. การติดต่อสื่อสาระหว่างภาคพื้นและภาคอากาศ
   กล่าวคือ เป็นการติดต่อสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศและผู้ปฏิบัติการบิน

ทั้งนี้ บริการระบบสื่อสารการเดินอากาศที่ บวท. ให้บริการนั้น ครอบคลุมทั้งเขตสนามบิน เขตประชิดสนามบิน และเขตเส้นทางบิน ภายใน Bangkok FIR ทั้งหมด

2. ระบบช่วยการเดินอากาศ (Navigation System)

ปัจจุบัน บวท. ให้บริการระบบช่วยการเดินอากาศ เพื่อช่วยนำทางให้แก่อากาศยาน ทั้งในส่วนการนำร่องสำหรับการปฏิบัติการบินบนเส้นทางบิน และการนำร่อนสำหรับการบินลงสู่/ออกจากสนามบิน เพื่อให้ผู้ปฏิบัติการบินทราบตำแหน่งที่เที่ยงตรงและแม่นยำของตนอยู่หลากหลายชนิด ตามความเหมาะสมในการให้บริการในแต่ละพื้นที่

3. ระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance System)

บวท. ให้บริการระบบติดตามอากาศยาน เพื่อติดตามตำแหน่งปัจจุบันของอากาศยาน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศสามารถติดตามการปฏิบัติการของอากาศยานใด ๆ ที่อยู่ในพื้นที่ควบคุมจราจรทางอากาศของตน ทั้งในส่วนห้วงอากาศที่ครอบคลุมเขตเส้นทางบินและเขตประชิดสนามบินภายใน Bangkok FIR ทั้งหมด และส่วนภาคพื้นสำหรับสนามบินที่มีการจราจรคับคั่ง โดยเทคโนโลยีติดตามอากาศยานที่ บวท. ให้บริการมีทั้งสิ้น 4 ประเภท ได้แก่ (1) Primary Surveillance Radar (PSR) (2) Secondary Surveillance Radar (SSR) (3) Multilateration (MLAT) และ (4) Surface Movement Radar (SMR)

นอกจากนี้ เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการให้บริการบริหารจราจรทางอากาศ บวท. ยังได้นำระบบอัตโนมัติหลากหลายระบบเข้าใช้งานด้วย อาทิ ระบบอัตโนมัติสนับสนุนการบริหารจราจรทางอากาศ (ATM Automation System) ซึ่งมีขีดความสามารถในการประเมิน/แจ้งเตือนด้านความปลอดภัย ระบบประมวลผลข้อมูลเที่ยวบิน (Flight Data Processing System: FDPS) ซึ่งมีขีดความสามารถในการประมวลผลข้อมูลเที่ยวบินเพื่อให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศใช้ประกอบการตัดสินใจ เป็นต้น

บริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Flight Procedure Design Service – IFPD)

บวท. เป็นผู้ให้บริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน โดยรับผิดชอบการบริหารข้อมูลการบินด้านการออกแบบ จัดทำวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Flight Procedure Design) เขตประชิดสนามบิน (Terminal Control Area) และร่างแผนภูมิการบิน (Aeronautical Chart) สำหรับสนามบินพาณิชย์หลักของประเทศไทย ให้เป็นไปตามมาตรฐาน/ข้อกำหนด มีความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการปฏิบัติการบินและการควบคุมการจราจรทางอากาศ”

บริการข้อมูลข่าวสารการบิน (AIS)

ปัจจุบัน บวท. ให้บริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Service: AIS) ในส่วนการปฏิบัติหน้าที่เป็นสำนักงานในการออกประกาศผู้ทำการในอากาศและแลกเปลี่ยนประกาศผู้ทำการในอากาศกับต่างประเทศ (International Notice to Airmen (NOTAM) Office : NOF) เป็นหลักเพื่อสนับสนุนให้การปฏิบัติการบินและการบริหารจราจรทางอากาศทั้งภายใน Bangkok FIR และระหว่างประเทศ เป็นไปอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยนอกจากการปฏิบัติหน้าที่เป็น NOF แล้ว บวท. ยังให้บริการ Pre-flight Information Service บางส่วน เพื่อให้บริการข้อมูลสำหรับเตรียมการก่อนการปฏิบัติการบินแก่สายการบิน/หน่วยงานตามที่ได้รับการร้องขอด้วย

อนึ่ง บวท. ยังได้รับมอบหมายจาก ICAO ให้ปฏิบัติหน้าที่เป็นศูนย์แลกเปลี่ยนข่าวอากาศ การบินประจำภูมิภาค (Regional OPMET Center : ROC) และคลังข้อมูลข่าวอากาศการบินประจำภูมิภาค (Regional OPMET Data Bank : RODB) อีกหน้าที่หนึ่งด้วย

โครงสร้างของกลุ่มธุรกิจ

บวท. ประกอบธุรกิจการให้บริการการเดินอากาศ และบริการเกี่ยวเนื่องโดยไม่แสวงหาผลกำไร รวมไปถึงดำเนินภารกิจตามที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาล เนื่องจากเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยมีรายได้หลักจากการเก็บค่าบริการของผู้ใช้บริการ คือ สายการบินต่าง ๆ ทั้งสัญชาติไทยและต่างประเทศ ที่ปฏิบัติการบินภายในเขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพ ซึ่งรายได้ของ บวท. จะถูกหมุนเวียนนำกลับมาสู่การพัฒนารูปแบบการให้บริการ และการลงทุนในระบบอุปกรณ์ และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศ เพื่อสามารถให้บริการด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน

ในปี พ.ศ. 2539 บวท. จัดตั้งหน่วยงานสำนักพัฒนาธุรกิจเพื่อสนับสนุนและให้บริการแก่ภาคธุรกิจการบิน เพื่อบริหารทรัพยากรหรือกำลังการผลิต ด้วยการนำประสบการณ์ความรู้ความสามารถ การพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องจนเกิดความเชี่ยวชาญในงานอาชีพ มาใช้ให้เกิดประโยชน์ โดย บวท. มีนโยบายขยายการให้บริการแก่หน่วยงานภายนอก ซึ่งเป็นการสร้างรายได้เพิ่มเพื่อชดเชยต้นทุนในการบริการจราจรทางอากาศ รวมทั้งเป็นเครื่องมือทางกลยุทธ์ที่สำคัญขององค์กรในการสนับสนุนการพัฒนาประสิทธิภาพของการควบคุมจราจรทางอากาศของประเทศต่างๆ เพื่อรองรับการเติบโตของปริมาณเที่ยวบินในภูมิภาคนี้ด้วยกัน โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

1. ผลิตอุปกรณ์ที่ได้มาตรฐานสากลทางด้านจราจรทางอากาศเพื่อใช้ในกิจการภายในต่างๆ ของ บวท.
2. จำหน่ายอุปกรณ์ทางด้านบริหารจัดการจราจรทางอากาศแก่หน่วยงานต่างๆ ทั้งในประเทศ และ ต่างประเทศ
3. วิจัยพัฒนาระบบและอุปกรณ์ทางด้านการบินให้มีความทันสมัยและก้าวหน้าอยู่ตลอดเวลา
4. ร่วมมือกับพันธมิตร ซึ่งเป็นบริษัททางด้านการบินระดับแนวหน้าของโลก เพื่อให้บริการทางด้านสื่อสารข้อมูลแก่สายการบินนานาชาติ
5. ร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐและองค์กรต่างๆ ภายในประเทศ เพื่อร่วมวิจัยพัฒนาโครงการสนับสนุนระบบการสื่อสารขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ

วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์แผนวิสาหกิจ

ภายใต้วิสัยทัศน์ “เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” ซึ่งมุ่งเน้นการรักษามาตรฐาน และยกระดับคุณภาพการให้บริการให้สามารถเทียบเคียงได้กับแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) โดย บวท. มียุทธศาสตร์การพัฒนาและดำเนินองค์กรในช่วงปี พ.ศ. 2565–2569 ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue)	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objective)
1. การให้บริการการเดินอากาศ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	1. ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคง เป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน 2. พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินอากาศ
2. การสร้างบุคลากรมืออาชีพ	3. มีบุคลากรมืออาชีพที่เพียงพอ มีการจัดการทุนมนุษย์อย่างเป็นระบบ สามารถขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และองค์กรให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน 4. มีบุคลากรที่ทุ่มเท มีความผูกพัน และมีสภาพแวดล้อมด้านบุคลากรที่ดี
3. การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง	5. มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับต่อการเปลี่ยนแปลง เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม 6. มีระบบการกำกับดูแลที่ดี ที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยม และมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล 7. เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้ และเทคโนโลยีดิจิทัล 8. มีการบริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ และสมดุล เพื่อความยั่งยืนขององค์กร และมีอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม โปร่งใส และแข่งขันได้
4. การสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน	9. สร้างคุณค่าให้กับกิจการบินทุกระดับ 10. มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศที่ครบถ้วนและมีศักยภาพสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ

ประเภทกิจการ และลักษณะการประกอบกิจการ

บวท. เป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม รัฐบาลไทย ก่อตั้งขึ้นครั้งแรกใน ปี 2491 โดยบริษัท Aeronautical Radio Inc. (ARINC) จากสหรัฐอเมริกา บริษัท International Aeradio Ltd. (IAL) จากอังกฤษ และสายการบินต่าง ๆ ที่ทำการบินมายังประเทศไทย เพื่อดำเนินกิจการบริการควบคุมจราจรทางอากาศ และสื่อสารการบิน ภายใต้สัญญาที่ได้รับจากรัฐบาลไทย ต่อมาในปี 2506 รัฐบาลไทยได้รับโอนกิจการเข้ามาดำเนินงานในรูปแบบองค์กรของรัฐบาล พร้อมทั้งอนุญาตให้สายการบินร่วมเป็นผู้ถือหุ้นกับรัฐบาลด้วย บวท. จึงได้มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม

ปัจจุบัน บวท. ให้บริการการเดินอากาศด้วยความปลอดภัยสูงสุด อย่างมีประสิทธิภาพ ตามมาตรฐานที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) กำหนดไว้ใน Standards and Recommended Practices หรือ SARPs และเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ บวท. ยังดำเนินกิจการแบบไม่แสวงหาผลกำไร ด้วยอัตราค่าบริการที่เป็นธรรมและโปร่งใส ภายใต้สัญญากับกระทรวงคมนาคม

สถานที่ประกอบการ

สำนักงานใหญ่
102 ซอยงามดูพลี แขวงทุ่งมหาเมฆ
เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์ : 0 2287 3531-41 โทรสาร : 0 2287 3131
Website : www.aerothai.co.th

ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่
100 หมู่ที่ 3 ถนนสนามบิน
ตำบลคลองหลา อำเภอคลองหอยโข่ง
จังหวัดสงขลา 90115
โทรศัพท์ : 0 7425 1051-60 โทรสาร : 0 7425 1339

ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต
200 เขาบ่อไทรตำบลไม้ขาว
อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต 83110
โทรศัพท์ : 0 7632 7251-5 โทรสาร : 0 7632 7258-9

ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี
ตำบลหัวเตย อำเภอพุนพิน
จังหวัดสุราษฎร์ธานี 84130
โทรศัพท์ : 0 7744 1132 โทรสาร : 0 7744 1133

ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่
60 ถนนสนามบิน ตำบลสุเทพ
อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ 50200
โทรศัพท์ : 0 5327 0624-32 โทรสาร : 0 5327 7600

ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก
ถนนสนามบิน ตำบลอรัญญิก
อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก 65000
โทรศัพท์ : 0 5530 1422 โทรสาร : 0 5530 1450

ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศ นครราชสีมา
บ้านพิมาน ตำบลท่าช้าง
อำเภอเฉลิมพระเกียรติ
จังหวัดนครราชสีมา 30230
โทรศัพท์ : 0 4425 7670 โทรสาร : 0 4425 6576

ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี
ตำบลหมากแข้ง อำเภอเมือง
จังหวัดอุดรธานี 41000
โทรศัพท์ : 0 4224 6803 โทรสาร : 0 4224 9734

ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี
ถนนเทพโยธี ตำบลในเมือง อำเภอเมือง
จังหวัดอุบลราชธานี 34000
โทรศัพท์ : 0 4524 0798 โทรสาร : 0 45240798

ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน
หมู่บ้านบ่อฝ้าย ตำบลหัวหิน
อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 77110
โทรศัพท์ : 0 3252 0831 โทรสาร : 0 3252 0833

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

	2565	2564	2563
ผลการดำเนินงาน (ล้านบาท) [1/]			
รายได้รวม	5,573.29	3,162.74	7,391.95
ค่าใช้จ่ายรวม	7,881.74	6,787.79	10,863.33
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับปี	(2,308.45)	(3,625.05)	(3,471.38)
ฐานะการเงิน (ล้านบาท) [2/]			
สินทรัพย์รวม	10,275.82	10,440.82	13,674.49
หนี้สินรวม	8,672.46	6,901.66	6,387.80
ส่วนของผู้ถือหุ้น	1,603.36	3,539.16	7,286.69
อัตราส่วนทางการเงิน			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	5.41	1.95	0.88
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายคืนเงินต้น	9.58	11.75	9.77

หมายเหตุ [1/] บริษัทได้ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงินและมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า (TFRS 16) เป็นครั้งแรกตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 และได้ปรับปรุงงบการเงินย้อนหลังเกี่ยวกับการรับรู้รายการค่าบริการรอจ่ายคืนสายการบินที่เป็นสมาชิก

[2/] งบการเงินประจำปี 2563 และ 2562 ได้มีการจัดประเภทรายการใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับการนำเสนองบการเงินประจำปี 2564 เนื่องจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่มาถือปฏิบัติ

ปัจจัยที่มีผลกระทบหลักต่อกิจการ

แผนการเดินอากาศสากลและภูมิภาคของ ICAO

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ได้กำหนดแผนการเดินอากาศสากล (Doc 9750 Global Air Navigation Plan (GANP)) เป็นทิศทาง เชิงยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบการเดินอากาศของโลก โดยองค์ประกอบที่สำคัญของฉบับแก้ไขครั้งที่ 6 ซึ่งเป็นฉบับปัจจุบันที่ได้รับการรับรองจากที่ประชุมสมัชชาสมัยสามัญครั้งที่ 40 ของ ICAO (The 40th Session of the ICAO Assembly) ในปี 2562 ยังคงเป็นส่วนของแผนกลยุทธ์ Aviation System Block Upgrades (ASBUs) ที่ได้ระบุขั้นตอนเชิงกลยุทธ์ในการพัฒนาการเดินอากาศในด้านต่าง ๆ ด้วยการนำเทคโนโลยี/วิธีปฏิบัติใหม่ ๆ มาใช้งาน โดยแบ่งการดำเนินการออกเป็นช่วง ๆ ช่วงละ 6 ปี นอกจากนี้ เพื่อมุ่งไปสู่เป้าหมาย

การดำเนินการตามขีดความสามารถ (Performance-Based Approach) ในฉบับแก้ไขครั้งที่ 6 ยังได้มีการระบุตัวชี้วัดขีดความสามารถ (Key Performance Indicator: KPI) ของเรื่องต่าง ๆ ตามแผนกลยุทธ์ ASBUs ขึ้น เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านกิจการบินใช้ในการประเมินช่องห่างระหว่างระบบการเดินอากาศที่มีอยู่ในปัจจุบันและขีดความสามารถที่ต้องการ/จะได้รับจากการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์ ASBUs ซึ่งการประเมินขีดความสามารถผ่านตัวชี้วัดที่ได้ระบุนี้ไม่เพียงแต่จะช่วยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถกำหนดลำดับความสำคัญในการลงทุนได้เท่านั้น แต่ยังจะช่วยให้สามารถจัดสรรทรัพยากรได้อย่างเหมาะสมด้วย

จากแผนพัฒนาระดับโลกดังกล่าว ICAO ได้แปลงถ่ายกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก และได้ระบุรายการพัฒนาที่มีความสำคัญลำดับต้น มาเป็นแผนบริการการเดินอากาศอย่างไร้รอยต่อของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Seamless Air Navigation Service (ANS) Plan) ที่มุ่งเน้นความเชื่อมโยง/สอดประสานกันของบริการการเดินอากาศของภูมิภาค โดยได้มีการระบุเกณฑ์เป้าหมายข้อกำหนดที่ต้องการในเรื่องสนามบิน ห้วงอากาศ และเส้นทางบิน (Preferred Aerodrome/Airspace and Route Specifications: PARS) และเกณฑ์ระดับที่ต้องการในเรื่องการให้บริการจราจรทางอากาศ (Preferred Air Traffic Management Service Levels: PASL) รวมถึงองค์ประกอบระดับภูมิภาคและระดับโลกที่สำคัญ ปัจจัยด้านมนุษย์ และการประสานความร่วมมือระหว่างทหารและพลเรือนไว้ด้วย ทั้งนี้ ในปี 2562 ที่ประชุมกลุ่มวางแผนและดำเนินการพัฒนาระบบการเดินอากาศของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Group: APANPIRG) ครั้งที่ 30 (APANPIRG/30) ได้ให้การรับรอง Asia/Pacific Seamless ANS Plan, Version 3.0 ซึ่ง ICAO ได้ปรับปรุงขึ้นใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการเดินอากาศสากล ฉบับแก้ไขครั้งที่ 6 โดยได้มีการเพิ่มเติมเรื่องที่รัฐภาคีจะต้องพิจารณาดำเนินการเพิ่มเติมจากฉบับก่อน รวมทั้งได้มีการกำหนดกรอบเวลาในการดำเนินการช่วงใหม่ขึ้น กล่าวคือ จากแต่เดิมที่กำหนดไว้ถึงปี 2562 เท่านั้น ในฉบับปัจจุบันได้เพิ่มช่วงการดำเนินการไปจนกระทั่งถึงปี 2565 ด้วย ซึ่ง บวท. ได้นำแผนกลยุทธ์ ASBUs มาใช้ประกอบการพิจารณากำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของ บวท. และได้จัดให้มีการพัฒนาตามกลยุทธ์ ASBUs รวมถึง Asia/Pacific Seamless ANS Plan มาอย่างต่อเนื่อง

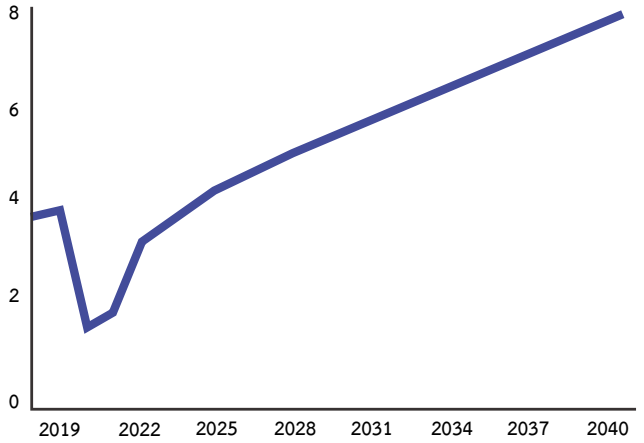
ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต

ก่อนมีการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ธุรกิจการบินเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีการเจริญเติบโตและมีมูลค่าสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง มีการคาดการณ์แนวโน้มปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคตเป็นไปในทิศทางที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) สร้างผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลก โดยธุรกิจสายการบินเป็นธุรกิจที่ได้รับผลกระทบเป็นอย่างมาก เหตุการณ์โรคระบาดครั้งนี้มีความรุนแรงมากกว่าเหตุการณ์ในอดีตที่เคยเกิดขึ้นอย่างสิ้นเชิง ไม่ว่าจะเป็น SARS (พ.ศ. 2546) Avian Flu (พ.ศ. 2556) และ MERS Flu (พ.ศ. 2558) ทั้งระดับความรุนแรง พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเชิงกว้างทั่วโลก และระยะเวลาที่ยืดเยื้อ ส่งผลให้ปริมาณเที่ยวบินลดลงอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่เดือนมีนาคม 2563 โดยปัจจุบันสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) มีแนวโน้มดีขึ้น และตั้งแต่ต้นปี พ.ศ. 2565 ปริมาณเที่ยวบินมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากการผ่อนคลายมาตรการเดินทางเข้าประเทศ

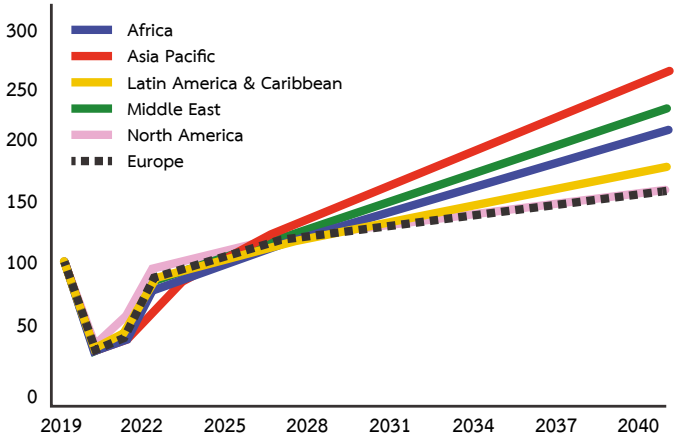
สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) มองว่า หลังการฟื้นตัวจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) นั้น ความต้องการเดินทางโดยสารเครื่องบินจะเพิ่มสูงขึ้นทั้งในระยะสั้นและระยะยาว และคาดว่าการเดินทางของผู้โดยสาร ทั่วโลกจะสามารถกลับไปอยู่ในระดับเดียวกันกับช่วงก่อนโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ได้ในปี พ.ศ. 2567 (ค.ศ. 2024) และจะเพิ่มขึ้นอย่างมากในอีกสองทศวรรษข้างหน้า ระหว่างปี ค.ศ. 2019-2040 โดยคาดว่าจำนวนผู้โดยสารทางอากาศจะเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 3.3 ต่อปี โดยเฉพาะอย่างยิ่งเอเชีย/แปซิฟิก จะเป็นภูมิภาคที่เติบโตเร็วที่สุดด้วยอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 4.5 ต่อปี

Chart 15: Global airpassengers, past and forecast, billions



Source: IATA Air Passenger Forecast,
IATA Economics/Tourism Economics

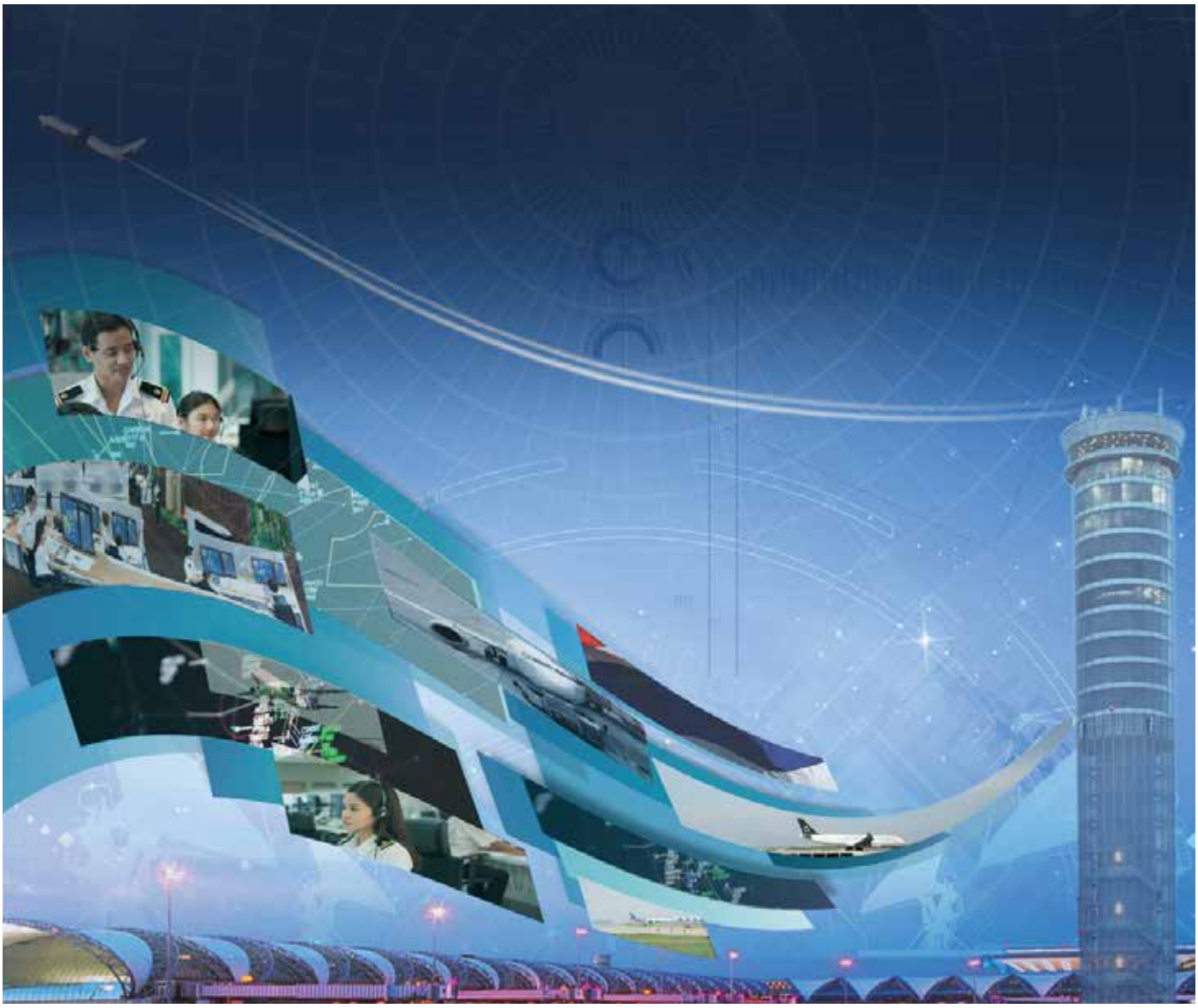
Chart 16: Passengers per region, 2019 - 2040, indexed 2019=100



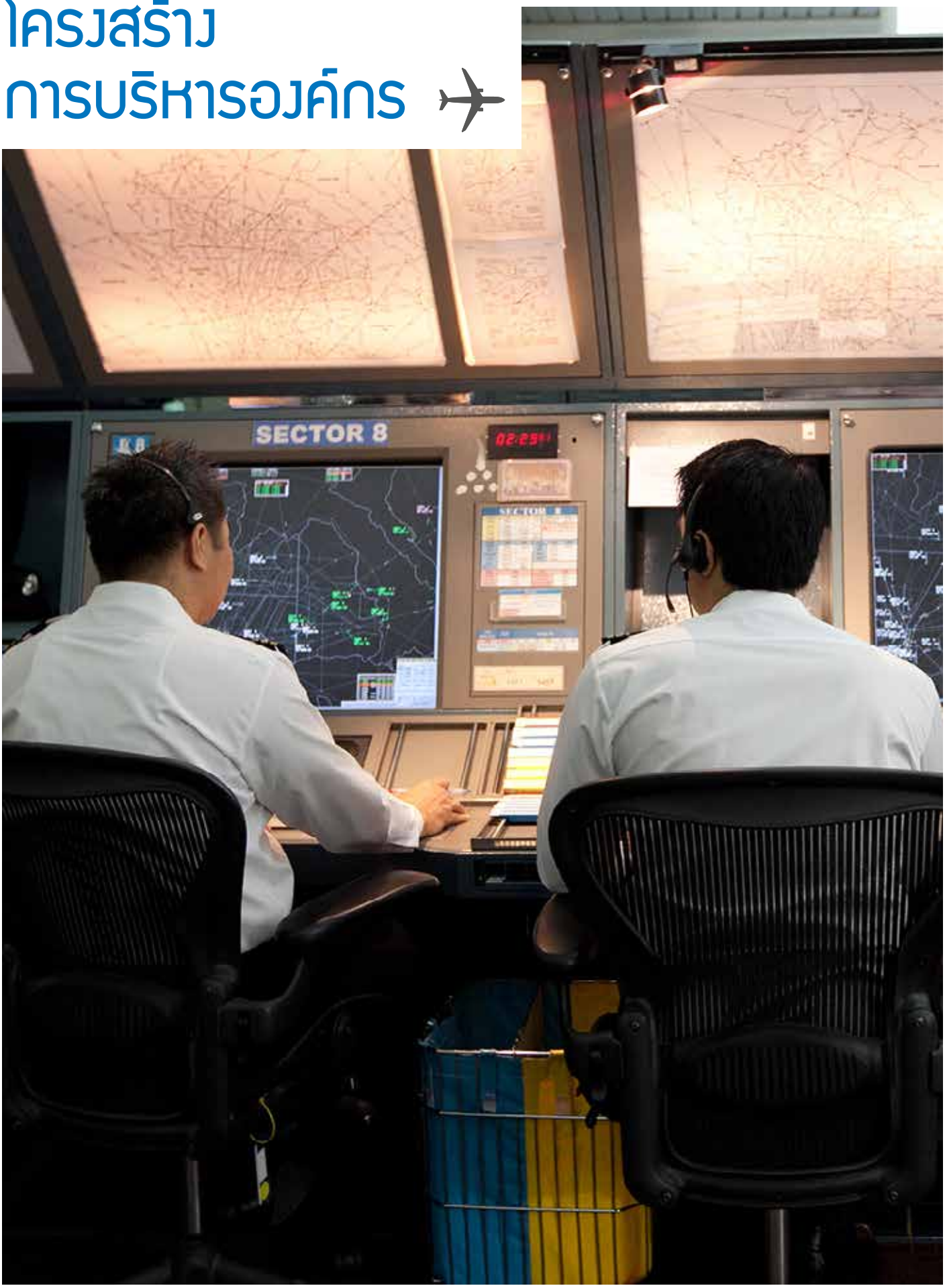
Source: IATA Air Passenger Forecast,
IATA Economics/Tourism Economics

สำหรับปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดที่ทำการบินใน Bangkok FIR ปีงบประมาณ 2565 ด้วยสถานการณ์ที่คลี่คลายดังกล่าว ทำให้ปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดมีจำนวน 0.45 ล้านเที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 47 จาก ปี 2564 และยังต่ำกว่าปี 2562 ร้อยละ 57 และคาดการณ์ในปี 2566 จะมีแนวโน้มดีขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปัจจัยสนับสนุนจากนโยบายด้านต่างๆ ที่รัฐบาลเร่งดำเนินการ รวมถึงความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร และหากไม่มีปัจจัยด้านลบที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบิน คาดว่าปริมาณเที่ยวบินต่อวันจะสามารถกลับไปอยู่ในระดับเดียวกัน หรือใกล้เคียงกับช่วงก่อนโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ได้ตั้งแต่ปี 2567 เป็นต้นไป

ปีงบประมาณ	เที่ยวบินทั้งหมด			
	ระหว่างประเทศ	ภายในประเทศ	ผ่านน่านฟ้า	รวมทั้งหมด
ปี 2564	67,063	210,705	30,288	308,056
ปี 2565 (เบื้องต้น)	134,257	272,409	46,174	452,840
2565/2564	100%	29%	52%	47%



โครงสร้าง การบริหารองค์กร



ผังโครงสร้างองค์กร

- นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการใหญ่ 2 อัตรา (นวญ.)
- นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย 4 อัตรา (นวฝ.)
- นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการกอง 6 อัตรา (นวผ.)

ประจำสำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทุกระดับ 5 อัตรา

คณะกรรมการบริษัทฯ

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (5 อัตรา)

ผู้อำนวยการใหญ่* (สำนักตรวจสอบภายใน)

*รายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

- ฝ่ายตรวจสอบภารกิจหลักและเทคโนโลยีสารสนเทศ
- ฝ่ายตรวจสอบภารกิจสนับสนุนและวางแผนตรวจสอบ

นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการกอง 6 อัตรา

ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักพัฒนาธุรกิจ) — Business Unit

- ฝ่ายบริหารธุรกิจ
  - กองกลยุทธ์และพัฒนาผลิตภัณฑ์ธุรกิจ
  - กองธุรกิจในประเทศ
  - กองธุรกิจต่างประเทศ
  - กองสนับสนุนธุรกิจ
- ฝ่ายวิศวกรรมบริการ
  - กองบริการระบบวิทยุสื่อสาร
  - กองบริการข่ายสื่อสารสายการบิน
  - กองการผลิตและซ่อมบำรุง

ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)

- สำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์
  - กลุ่มงานวิเคราะห์นโยบายและวางแผนกลยุทธ์
  - กลุ่มงานวิเคราะห์โครงการ
  - กลุ่มงานพัฒนาองค์กร
  - กลุ่มงานบริหารความเสี่ยงและบริหารผลการดำเนินงาน

ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักมาตรฐานความปลอดภัย)

- ฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัย
  - กองมาตรฐานการบริการ
  - กองบริหารความปลอดภัย
  - กองปรับมาตรฐานเครื่องวัด
- ฝ่ายบินทดสอบ
  - กองปฏิบัติการบิน
  - กองวิศวกรรมอากาศยาน

ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)

- ฝ่ายสื่อสารสัมพันธ์
  - กองสื่อสารองค์กร
  - กองวิสาหกิจสัมพันธ์
- ฝ่ายบริหารทั่วไป
  - กองนิติการ
  - กองการพัสดุ
  - กองเลขานุการและสารบรรณ

- นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการใหญ่ 2 อัตรา
- นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย 4 อัตรา
- นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการกอง 6 อัตรา

ประจำสำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทุกระดับ 5 อัตรา

ผู้อำนวยการใหญ่ (บริหารจราจรทางอากาศ)

- ฝ่ายบริหารศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพ
  - กลุ่มงานควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพ
  - กลุ่มงานสนับสนุนการควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบินกรุงเทพ
- ฝ่ายบริหารศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ
  - กลุ่มงานควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ
  - กลุ่มงานสนับสนุนการควบคุมจราจรทางอากาศเขตสนามบินกรุงเทพ
- ฝ่ายบริหารเครือข่ายจราจรทางอากาศ
  - ศูนย์บริหารเครือข่ายการปฏิบัติการจราจรทางอากาศ
  - ศูนย์บริหารข้อมูลและสารสนเทศการเดินอากาศ
  - กองออกแบบวิธีปฏิบัติการบินและพัฒนาห้วงอากาศ

ผู้อำนวยการใหญ่ (ภูมิภาคและศูนย์ประกอบการ)

- ฝ่ายบริหารศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินภูมิภาค
  - กลุ่มงานควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินภูมิภาค
  - กลุ่มงานสนับสนุนการควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินภูมิภาค
- ฝ่ายบริหารจราจรทางอากาศภูมิภาค 1
  - ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต
  - ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่
  - ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎธานี
  - ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน
- ฝ่ายบริหารจราจรทางอากาศภูมิภาค 2
  - ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่
  - ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก
  - ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี
  - ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี
  - ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศนครราชสีมา
- ฝ่ายบริหารศูนย์ประกอบการ
  - กองแบบแผนและควบคุมการก่อสร้าง
  - กองบริการไฟฟ้าและโทรศัพท์
  - กองอาคารและสถานที่
  - กองรักษาความปลอดภัย

ผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)

- ฝ่ายบริหารงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศ
  - กองวิศวกรรมระบบสื่อสารการเดินอากาศ
  - กองวิศวกรรมระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ
  - กองวิศวกรรมระบบติดตามอากาศยาน
  - กองวิศวกรรมระบบข้อมูลการบิน
- ฝ่ายสนับสนุนงานวิศวกรรมจราจรทางอากาศ
  - กองวิจัยและพัฒนาวิศวกรรมจราจรทางอากาศ
  - ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศ
  - กองออกแบบและติดตั้งระบบวิศวกรรม
- ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
  - กองบริหารระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
  - กองพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)

- ฝ่ายทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต
  - กองบริหารทรัพยากรบุคคล
  - กองบริการ
  - กองสวัสดิการ
- ฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้
  - กองพัฒนาทรัพยากรบุคคลด้านปฏิบัติการ
  - กองพัฒนาทรัพยากรบุคคลด้านวิศวกรรม
  - กองพัฒนาและบริหารการจัดการเรียนรู้

ผู้อำนวยการใหญ่ (การเงิน)

- ฝ่ายการเงินและบัญชี
  - กองการเงิน
  - กองบัญชีและรายได้
  - กองงบประมาณ

คณะกรรมการ

รายชื่อคณะกรรมการชุดต่าง ๆ มีดังนี้

- คณะกรรมการบริหาร
- คณะกรรมการตรวจสอบ
- คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
- คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
- คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม
- คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ
- คณะกรรมการจัดการนวัตกรรม
- คณะกรรมการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล
- คณะกรรมการพัฒนาเทคโนโลยีด้านบริการการเดินอากาศ
- คณะกรรมการคัดเลือก/สรรหาผู้บริหาร ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
- คณะกรรมการสรรหากรรมการผู้อำนวยการใหญ่
- คณะอนุกรรมการพิจารณาผลตอบแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
- คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์

องค์ประกอบคณะกรรมการบริษัทฯ ณ สิ้นปีงบประมาณ 2565 มีดังนี้ (รายละเอียดเพิ่มเติมและรายนามกรรมการบริษัทฯ ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ตามหมวดที่ 2)

1. นายระพี	ผ่องบุพกิจ	ประธานกรรมการบริษัทฯ
2. นายพรชัย	ฐีระเวช	รองประธานกรรมการบริษัทฯ
3. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการบริษัทฯ
4. เรือโท สุพจน์	เจริญสุข	กรรมการบริษัทฯ
5. นางจันจิรา	บุรุษพัฒน์	กรรมการบริษัทฯ
6. นางสาวเพียงออ	เลาหะวิไลย	กรรมการบริษัทฯ
7. พลอากาศเอก คงศักดิ์	จันทรโสภา	กรรมการบริษัทฯ
8. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ์	กรรมการบริษัทฯ
9. นายอนุกูล	แต้มประเสริฐ	กรรมการบริษัทฯ
10. นางพิมพร	โอวาสิทธิ์	กรรมการบริษัทฯ
11. นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	กรรมการบริษัทฯ

นายระพี ผ่องบุพกิจ
ประธานกรรมการบริษัทฯ

นายพรชัย ฐีระเวช
รองประธานกรรมการบริษัทฯ

นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ
กรรมการบริษัทฯ

เรือโท สุพจน์ เจริญสุข
กรรมการบริษัทฯ

นางจันทิรา บุรุษพัฒน์
กรรมการบริษัทฯ

ดร. เพียงออ เลาหะวิไลย
กรรมการบริษัทฯ

พลอากาศเอก คงศักดิ์ จันทรโสภา
กรรมการบริษัทฯ

นางพงษ์สวาท กายอรุณสุทธิ์
กรรมการบริษัทฯ

นายอนุกูล แต้มประเสริฐ
กรรมการบริษัทฯ

นางพิมพร โอวาสิทธิ์
กรรมการบริษัทฯ

นายณพศิษฏ์ จักรพิทักษ์
กรรมการบริษัทฯ

นายณพศิษฏ์ จักรพิทักษ์
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(ดำรงตำแหน่ง 1 เมษายน 2565 – ปัจจุบัน)

นายทินกร ชูวงศ์
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
(ปฏิบัติการ)

นางสิริเกศ เนียมลอย
ผู้อำนวยการใหญ่
(บริหารจราจรทางอากาศ)

คณะผู้บริหาร

นางสาวทิพาภรณ์ นิปกากร
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)

นายชาญณรงค์ เชื้อเจริญ
ผู้อำนวยการใหญ่
(วิศวกรรมจราจรทางอากาศ)

นายชำนาญ ฤาชัย
ผู้อำนวยการใหญ่
(ภูมิภาคและศูนย์ประกอบการ)

นายทีฆายุ มุรธา
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักตรวจสอบภายใน)

นางสาววรพร รอดอยู่
นักวิชาการ
ระดับผู้อำนวยการใหญ่

นางรนิยา สุนทระศานติก
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)

นายสุรชัย หนูพรหม
ผู้อำนวยการใหญ่
(สำนักพัฒนาธุรกิจ)

นายชนะ ทัดท่าทราย
ผู้อำนวยการใหญ่
(ทรัพยากรบุคคล)

นายไพสาน ปราณีตพลกรัง
นักวิชาการ
ระดับผู้อำนวยการใหญ่

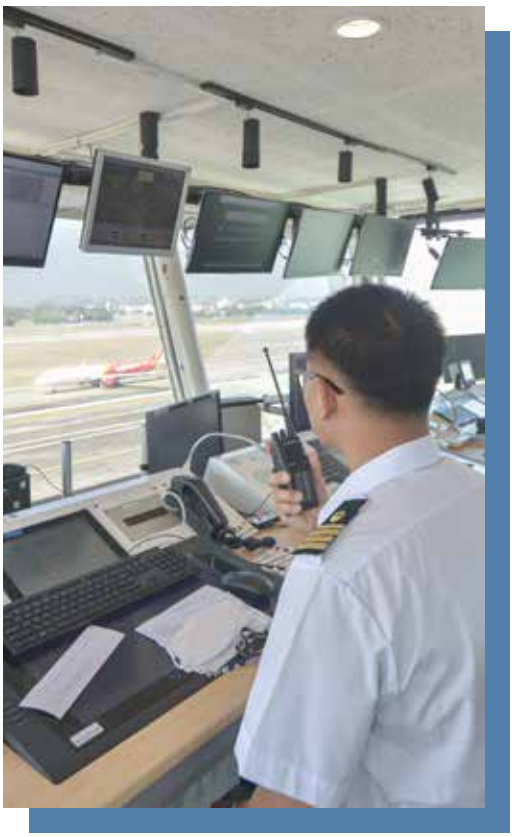
คณะผู้บริหารระดับสูง

1. นายณพศิษฏ์ จักรพิทักษ์

ตำแหน่งปัจจุบัน	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
วัน เดือน ปี เกิด	31 มีนาคม 2508
อายุ	57 ปี
วันเข้าทำงาน	1 เมษายน 2565
การศึกษา	• ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (ไฟฟ้า) สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ • ปริญญาเอก Ph.D in Electronic and Electrical Engineering สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า University of Strathclyde
ประวัติการทำงาน	1 เมษายน 2565 ได้รับการแต่งตั้งดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

2. นายทินกร ชูวงศ์

ตำแหน่งปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ)
วัน เดือน ปี เกิด	19 กันยายน 2505
อายุ	60 ปี
วันเข้าทำงาน	1 กรกฎาคม 2529
การศึกษา	• ประกาศนียบัตร สาขาสื่อสารการบิน สถาบันการบินพลเรือน • ปริญญาตรี ศิลปศาสตรบัณฑิต (สาขารัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
คุณวุฒิเพิ่มเติม	• ประกาศนียบัตร หลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ สถาบันวิชาการทหารอากาศชั้นสูง กองบัญชาการฝึกศึกษาทหารอากาศ (วทอ.) รุ่นที่ 47 ปีการศึกษา 2556 • หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP) รุ่นที่ 3 ปี 2558
ประวัติการทำงาน	ปี 2564 – ปี 2565 รักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ปี 2561 – ปี 2565 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ) ปี 2558 – ปี 2561 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ปี 2555 - ปี 2558 ผู้อำนวยการใหญ่ (บริหารจราจรทางอากาศ)



โครงสร้างอัตรากำลัง

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 บวท. มีพนักงานรวมทั้งสิ้น 3,163 คน จำแนกได้ ดังนี้

ทุ่งมหาเมฆ	1,856	คน
สุวรรณภูมิ	448	คน
ดอนเมือง	46	คน
ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต	154	คน
ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่	123	คน
ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี	91	คน
ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน	49	คน
ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่	143	คน
ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก	102	คน
ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี	78	คน
ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี	39	คน
ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศนครราชสีมา	34	คน

จำนวนลูกจ้าง บวท.

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 บวท. มีลูกจ้างรวมทั้งสิ้น 32 คน จำแนกได้ ดังนี้

ชาย	10	คน
หญิง	22	คน

ค่าใช้จ่ายรวมด้านพนักงานและลูกจ้างทั้งหมด

หน่วย : ล้านบาท

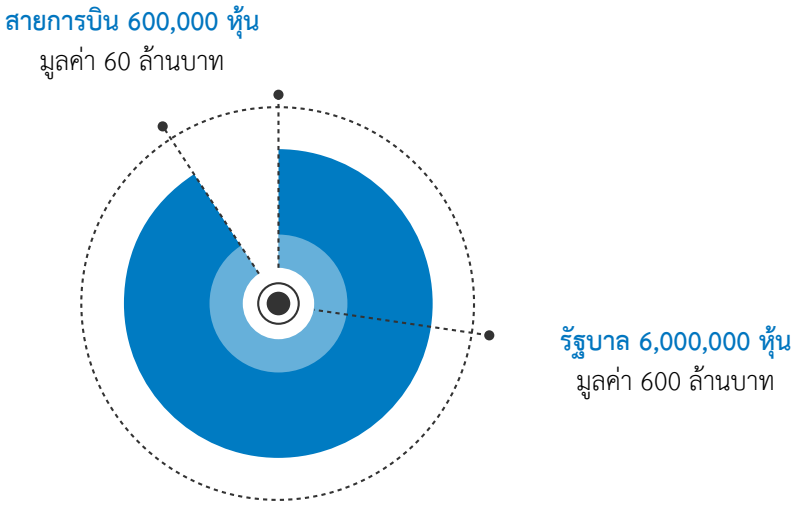
รายการ	2565	2564	2563
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	5,026.97	4,034.15	7,733.93
ค่าใช้จ่ายลูกจ้างชั่วคราว	7.18	5.87	11.32

หมายเหตุ 1. ในปี 2565 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติอนุมัติการงดจ่ายเงินรางวัลพิเศษประจำปี 2565 เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2565

2. ในปี 2564 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติอนุมัติงดจ่ายเงินรางวัลพิเศษประจำปี 2563 และปี 2564 บริษัทฯ ได้บันทึกรายการเงินรางวัลพิเศษในงบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ ประจำปี 2564 เป็นจำนวนเงิน 1,285.03 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยเงินรางวัลพิเศษของพนักงาน ประจำปี 2563 จำนวน 1,282.50 ล้านบาท (บันทึกกลับรายการอยู่ในค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน) และเงินรางวัลพิเศษของลูกจ้างชั่วคราว ประจำปี 2563 จำนวน 2.53 ล้านบาท (บันทึกกลับรายการอยู่ในค่าใช้จ่ายอื่น)

โครงสร้างเงินทุนและโครงสร้างผู้ถือหุ้น

สายการบินสมาชิกผู้ถือหุ้น รวม 94 สายการบิน (ณ วันที่ 1 สิงหาคม 2565)



รายชื่อผู้ถือหุ้น ก. (รัฐบาล) และผู้ถือหุ้น ข. (สายการบิน) และจำนวนหุ้นประจำปี 2565 มีดังนี้

ผู้ถือหุ้น ก.	จำนวนหุ้น
กระทรวงการคลัง	6,000,000

รายชื่อผู้ถือหุ้น ข. (สายการบิน) และจำนวนหุ้นสูงสุด 10 อันดับแรก ประจำปี 2565 มีดังนี้

ลำดับ	ผู้ถือหุ้น ข.	จำนวนหุ้น
1	THAI AIRASIA COMPANY LIMITED	141,682
2	NOK AIRLINES PUBLIC COMPANY LIMITED	110,949
3	THAI VIETJET AIR JOINT STOCK CO.,LTD	54,476
4	THAI SMILE AIRWAYS COMPANY LIMITED	51,940
5	THAI LION MENTARI COMPANY LIMITED	41,644
6	BANGKOK AIRWAYS PUBLIC COMPANY LIMITED	32,270
7	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC COMPANY LIMITED	29,735
8	CATHAY PACIFIC AIRWAYS	9,681
9	SINGAPORE AIRLINES LIMITED	9,681
10	QATAR AIRWAYS GROUP (Q.C.S.C)	9,066
11	สายการบินอื่นๆ อีกจำนวน 84 สายการบิน รวม	108,876
	รวมผู้ถือหุ้น ข.	600,000

หมายเหตุ: รายชื่อผู้ถือหุ้นที่มีการจัดสรรหุ้น ณ วันที่ 1 สิงหาคม 2565

หนี้เงินกู้ของรัฐวิสาหกิจ

เงินกู้ระยะยาว

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร	วงเงิน	ยอดคงค้าง ณ 30 กันยายน			ลักษณะการค้ำประกัน
		2565	2564	2563	
ออมสิน	1,650.00	63.25	190.19	311.13	ไม่ค้ำประกัน
กรุงไทย	2,618.40	1,013.53	695.82	-	ไม่ค้ำประกัน
รวม	4,328.40	1,016.18	886.01	311.13	

เงินกู้ระยะสั้น

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร	ประเภทวงเงิน	วงเงิน	ยอดคงค้าง ณ 30 กันยายน			ลักษณะการค้ำประกัน
			2565	2564	2563	
กรุงไทย	O/D	30.00	-	-	-	ไม่ค้ำประกัน
ออมสิน	O/D	30.00	-	-	-	ไม่ค้ำประกัน
กรุงไทย	P/N	3,080.00	1,380.00	540.00	-	ไม่ค้ำประกัน
ออมสิน	P/N	300.00	300.00	-	-	ไม่ค้ำประกัน
กรุงศรีอยุธยา	P/N	160.00	150.00	160.00	-	ไม่ค้ำประกัน
เพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	P/N	1,000.00	1,000.00	-	-	ไม่ค้ำประกัน
รวม		4,600.00	2,830.00	700.00	-	

แผนงานโครงการสำคัญในแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2565 - 2569

แผนงานโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จในปี 2565

1. ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบติดตามอากาศยาน เพื่อสนับสนุนการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบินและเขตประชิดสนามบิน ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต สุราษฎร์ธานี และอุบลราชธานี

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2562 – 2565 วงเงินรวมทั้งสิ้น 144.10 ล้านบาท)

เพื่อเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์บางส่วนที่ล้าสมัย และมีประสิทธิภาพในการทำงานโดยรวมเริ่มลดลง และ ไม่สามารถจัดหาอะไหล่เดิมทดแทนได้ ส่งผลต่อการดูแลซ่อมบำรุงและคงสภาพให้ระบบสามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง ดังนั้น บวท. จึงจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์บางส่วนทดแทนและปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยของระบบติดตามอากาศยานทุติยภูมิ (Secondary Surveillance Radar: SSR) ณ สถานี SSR ท่าอากาศยานภูเก็ต สุราษฎร์ธานี และอุบลราชธานี

ในปี 2563-2564 ได้ลงนามสัญญาและดำเนินการเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์บางส่วน ณ สถานี SSR ทั้ง 3 แห่งเรียบร้อยแล้ว โดยดำเนินการทดสอบการทำงานและเปิดใช้งานระบบฯ ทั้ง 3 แห่งแล้วเสร็จในปี 2565

แผนงานโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ

1. พัฒนาระบบติดตามอากาศยานแบบ MLAT ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และภูเก็ต

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2564 – 2568 วงเงินรวมทั้งสิ้น 238.24 ล้านบาท)

เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการตรวจสอบการรุกล้ำเข้าทางวิ่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ บวท. จึงพิจารณานำระบบ Multilateration System (MLAT) ซึ่งเป็นระบบตรวจจับการเคลื่อนที่ของอากาศยานและยานพาหนะในบริเวณทางวิ่ง ทางขับและลานจอด เข้ามาใช้งานสำหรับท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีอากาศยานใช้บริการหนาแน่น โดยระบบ MLAT ถูกพัฒนาด้วยเทคโนโลยีแบบใหม่ ที่ทำให้สามารถแสดงข้อมูลได้ทั้งตำแหน่ง ชื่อของอากาศยานและยานพาหนะรวมทั้งค่าตำแหน่งของอากาศยานที่ถูกต้อง แม่นยำ รวมทั้งความสามารถในการแจ้งเตือนกรณีอากาศยานรุกล้ำเข้าไปในทางวิ่ง (Runway Incursion) ดำเนินการทบทวนพื้นที่ในการดำเนินงานให้เหมาะสมกับแผนการพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่ง และได้พื้นที่จากท่าอากาศยานแล้ว ปัจจุบันจัดทำรายละเอียดและข้อกำหนดทางเทคนิคของอุปกรณ์แล้วเสร็จ โดยคาดว่าจะลงนามสัญญาจัดหาอุปกรณ์ในปี 2566 และติดตั้ง/ทดสอบระบบแล้วเสร็จในปี 2568

2. จัดหาพร้อมติดตั้งระบบอุปกรณ์สื่อสาร สนับสนุนระบบติดตามอากาศยาน MLAT ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ต

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2564 - 2568 วงเงินรวมทั้งสิ้น 38.40 ล้านบาท)

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการควบคุมจราจรในส่วนงานภาคพื้น ให้เหมาะสมและสอดคล้องตามความหนาแน่นของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ต โดยมีการติดตั้งระบบ MLAT ซึ่งจำเป็นต้องมีข่ายสื่อสารรองรับระบบดังกล่าวเพื่อสนับสนุนการให้บริการจราจรทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยได้ดำเนินการทบทวนพื้นที่ในการดำเนินงานให้เหมาะสมกับแผนการพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่ง ปัจจุบันอยู่ระหว่างรอการจัดซื้อโครงการพัฒนาระบบติดตามอากาศยานแบบ MLAT ข้างต้น เพื่อดำเนินการจัดหาและติดตั้งระบบข่ายสื่อสารสนับสนุนระบบติดตามอากาศยานดังกล่าวให้สอดคล้องกัน คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2568

3. จัดหาและติดตั้งเทคโนโลยีบริหารจัดการข้อมูล Aeronautical Information Management (AIM)

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2562 – 2566 วงเงินรวมทั้งสิ้น 46.75 ล้านบาท)

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการข้อมูลข่าวสารการเดินอากาศที่เกี่ยวข้องกับกิจการบิน (Aeronautical Information Management : AIM) จากมาตรฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่มุ่งเน้นการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีทางอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งสอดคล้องตามแนวทางการปรับปรุงรูปแบบการบริหารจัดการข้อมูลข่าวสารการเดินอากาศที่เกี่ยวข้องกับกิจการบินให้มีความทันสมัยยิ่งขึ้นขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยในปี 2562 ได้ลงนามสัญญาแล้ว และดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์แล้วเสร็จในปี 2564 คาดว่าจะทดสอบการทำงานของระบบแล้วเสร็จในปี 2566

4. ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศแบบ DVOR/DME (ทดแทน) ณ ท่าอากาศยานลำปาง นราธิวาส เพชรบูรณ์ ร้อยเอ็ด นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2563 – 2567 วงเงินรวมทั้งสิ้น 147.47 ล้านบาท)

เพื่อเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 15 ปี และมีประสิทธิภาพในการทำงานโดยรวมเริ่มลดลง ซึ่งต้องมีการซ่อมบำรุงเชิงแก้ไข (Corrective Maintenance) ในกรณีฉุกเฉินเพิ่มขึ้น ดังนั้น บวท. จึงจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ทดแทนของเดิม ณ ท่าอากาศยานลำปาง นราธิวาส เพชรบูรณ์ ร้อยเอ็ด นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี รวม 6 แห่ง โดยปีที่ผ่านมาได้ดำเนินการจัดหาแต่ไม่มีผู้ผ่านคุณสมบัติทางเทคนิค ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดหาใหม่ คาดว่าจะลงนามสัญญาภายในปี 2566 และติดตั้ง/ทดสอบอุปกรณ์แล้วเสร็จในปี 2567

แผนงานโครงการสำคัญที่คาดว่าจะลงทุนภายใน 3 ปีข้างหน้า

1. จัดสร้างอาคารศูนย์บริหารจราจรทางอากาศแห่งที่ 2

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2567 – 2572 วงเงินรวมทั้งสิ้น - ล้านบาท)

จากนโยบายการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) ของรัฐบาล เพื่อให้หน่วยงานสามารถดำเนินธุรกิจไปได้อย่างต่อเนื่องเมื่อได้รับผลกระทบจากความเสี่ยงหรือปัจจัยคุกคามทั้งจากภายในและภายนอก บวท. ซึ่งได้รับมอบหมายให้เป็นหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศไทย จึงเล็งเห็นความสำคัญและความจำเป็นในการลงทุนระบบ/อุปกรณ์ และวิธีการต่าง ๆ เพื่อให้การให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ด้วยความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ แม้ในเวลาที่มีภัยคุกคามหรือภาวะวิกฤต บวท. จำเป็นที่จะต้องพิจารณาจัดให้มีสถานที่ปฏิบัติงานบริหารจราจรทางอากาศสำรองที่เป็นอิสระจากสถานที่ปฏิบัติงานบริหารจราจรทางอากาศในปัจจุบันภายใต้โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ เพื่อเป็นศูนย์บริหารจราจรทางอากาศแห่งที่ 2 ประกอบด้วย

1. การให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเส้นทางบิน และเขตประชิดสนามบินภูมิภาค
2. การให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินกรุงเทพ
3. การให้บริการจราจรทางอากาศเขตสนามบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง

ปัจจุบันอยู่ระหว่างทบทวนการศึกษาความเป็นไปได้และความคุ้มค่าในการลงทุนของโครงการจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศและศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมในด้านต่าง ๆ เช่น การเปลี่ยนแปลงเป้าหมายองค์กร การจัดการอัตรากำลัง การปรับเปลี่ยนเทคโนโลยีด้านการเดินอากาศใน Generation ต่อไป เป็นต้น จึงได้ทบทวนการดำเนินโครงการจัดตั้งศูนย์บริหารจราจรทางอากาศของ บวท. เป็นปี 2567 คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2572 และเปิดใช้งานปี 2573

2. การให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา

(ระยะเวลาดำเนินการปี 2563 – 2569 วงเงินรวมทั้งสิ้น 1,256.00 ล้านบาท)

บวท. ได้รับมอบหมายจากคณะรัฐมนตรีในการประชุมครั้งที่ 8/2561 เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2561 ตามข้อเสนอแนะของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ร่วมกับกองทัพเรือ ให้เป็นหน่วยงานให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา ตามโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก ที่มีเป้าหมายในการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ให้เป็นสนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ 3 ของกรุงเทพมหานคร บวท. จึงดำเนินโครงการเตรียมความพร้อมการให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา เป้าหมายเปิดให้บริการการเดินอากาศและบริการที่เกี่ยวข้องภายในปี พ.ศ. 2568 โดย บวท. ได้จัดทำเอกสารวิเคราะห์โครงการสนามบินอู่ตะเภา ซึ่งมีเนื้อหาครอบคลุมรายละเอียดโครงการและข้อมูลประกอบการวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการไว้อย่างครบถ้วน นำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 14/2564 (660) เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2564 และครั้งที่ 3/2565 เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2565 ซึ่งที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติเห็นชอบงบประมาณและเอกสารวิเคราะห์โครงการสนามบินอู่ตะเภาเรียบร้อยแล้ว รวมถึงได้นำเสนอต่อกระทรวงคมนาคม และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อขออนุมัติโครงการและงบประมาณโครงการสนามบินอู่ตะเภาต่อคณะรัฐมนตรี ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาอนุมัติโครงการและงบประมาณดังกล่าว รวมทั้งสนามบินอู่ตะเภา ได้ทบทวนแผนการติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ของหน่วยงานต่าง ๆ ให้แล้วเสร็จภายในปี 2569 เพื่อให้มีความพร้อมในการทดสอบการใช้งานและรับรองการเปิดให้บริการสนามบินอู่ตะเภา ต่อไป

บทบาทสำคัญในเวทีระดับโลก ระดับภูมิภาค และอื่น ๆ

1. การประชุม Mekong Air Traffic Management Coordination Group Meeting ครั้งที่ 9 (MK-ATMCG/9)

บวท. เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม Mekong Air Traffic Management Coordination Group Meeting ครั้งที่ 9 (MK-ATMCG/9) ระหว่างวันที่ 21 – 23 กันยายน 2565 ในรูปแบบการประชุมออนไลน์ โดยมี นายณพศิษฏ์ จักรพิทักษ์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และ นายทินกร ชูวงศ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ) เป็นประธานกล่าวต้อนรับและเปิดการประชุมฯ

การประชุม MK-ATMCG/9 เป็นประชุมความร่วมมือกันระหว่างผู้ให้บริการการเดินอากาศจาก 5 ประเทศ ประกอบด้วย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐแห่งสหภาพพม่า และประเทศไทย นอกจากนี้ หน่วยงาน International Civil Aviation Organization (ICAO APAC) และ หน่วยงาน International Air Transport Association (IATA) เข้าร่วมการประชุมครั้งนี้ เพื่อสนับสนุนความความมือดังกล่าวด้วย

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

การประชุมครั้งนี้จัดขึ้นเพื่อหารือและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น รวมทั้งร่วมมือด้านการบริหารจราจรทางอากาศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การหารือเรื่องการพัฒนาโครงสร้างเส้นทางการบินเพื่อเพิ่มสภาพคล่องของการบริหารจราจรทางอากาศ, ATM automation linkage through ATS Inter-facility Data Communications (AIDC), Cross-Border ATFM รวมทั้ง ประเด็นเรื่องความสอดคล้องของ ATM Contingency Plan ในอนุภูมิภาค เพื่อให้เป็นไปตามความคาดหวังของ ICAO Asia/Pacific Regional ATM Contingency Plan นอกจากนี้จะเน้นเรื่องความปลอดภัย ศักยภาพและประสิทธิภาพของการบริการการเดินอากาศ ผลลัพธ์ของการประชุม MK-ATMCG/9 สามารถยกระดับการบริหารจัดการห้วงอากาศ ขีดความสามารถห้วงอากาศ ความสอดคล้องในการดำเนินการ การเพิ่มประสิทธิภาพของเส้นทางการบินในห้วงอากาศ เพื่อสนับสนุนวิสัยทัศน์ Seamless ASEAN Sky โดยการประชุมนี้ได้มีการหารือแนวทางในอนาคตของการประชุมดังกล่าว เพื่อดำเนินความร่วมมืออย่างต่อเนื่องระหว่างประเทศสมาชิกลุ่มแม่น้ำโขงและเพื่อให้ได้ผลลัพธ์อย่างเป็นรูปธรรม

นายณพศิษฏ์ จักรพิทักษ์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บวท. เข้าร่วมเป็นประธานเปิดการประชุม MK-ATMCG/9 เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2565 ในรูปแบบออนไลน์

ผู้เข้าร่วมการประชุมในรูปแบบออนไลน์

2. การประชุม Airspace Users – ANSP Meeting ประจำปี 2565

บวท. เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม Airspace Users – ANSP Meeting เป็นการประชุมที่จัดขึ้นเป็นประจำอย่างต่อเนื่องทุกปี (ยกเว้นปี 2564 เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)) โดยในปีนี้ ได้จัดขึ้นเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2565 ณ โรงแรมอัศวิน แกรนด์ คอนเวนชั่น โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 100 คน ณ โรงแรมที่จัดประชุมและรูปแบบการประชุมทางไกล (Zoom Meeting)

การดำเนินงาน/ผลสำเร็จของการประชุม

การประชุมมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้ใช้บริการการเดินอากาศ และผู้ให้บริการบริหารจราจรทางอากาศได้มีโอกาสพบปะ เพื่อหารือเกี่ยวกับการปฏิบัติงานร่วมกัน รวมถึงเป็นการเผยแพร่ข้อมูลโครงการสำคัญที่ บวท. ได้ดำเนินการในปีที่ผ่านมา และโครงการพัฒนาการให้บริการจราจรทางอากาศต่างๆ ที่มีแผนที่จะดำเนินการในอนาคตให้ผู้ใช้บริการได้รับทราบ การประชุมดังกล่าวถือเป็นอีกหนึ่งช่องทางในการรับฟังข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากผู้ใช้บริการ เพื่อนำมาปรับปรุง/พัฒนาการให้บริการให้เกิดความพึงพอใจสูงสุด และเกิดความเข้าใจในการปฏิบัติงานร่วมกันต่อไป อีกทั้งยังเป็นการสื่อสารข่าวสารและข้อมูลที่สำคัญที่จะแจ้งให้ผู้ใช้บริการได้รับทราบ และเป็นการสร้างความสัมพันธ์ในระดับบุคคลและระดับองค์กรกับผู้ใช้บริการอีกด้วย ซึ่งจะสอดคล้องกับประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 เรื่อง การให้บริการการเดินอากาศที่มีคุณภาพระดับแนวหน้า และประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 เรื่ององค์กรสมรรถนะสูง โดยมีเป้าหมายยกระดับมาตรฐาน คุณภาพความปลอดภัยและพัฒนาประสิทธิภาพเที่ยวบินในทุกช่วงการบิน และได้รับความพึงพอใจจากผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม

3. การลงนามบันทึกข้อตกลง

3.1 การลงนามบันทึกความร่วมมือ ระหว่าง สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) กับ บวท. ว่าด้วยการพัฒนาบุคลากรในด้านบริการการเดินอากาศ ฉบับปี 2564

เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาบุคลากรด้านบริการการเดินอากาศที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและพัฒนาศักยภาพของบุคลากรทางด้านการบินให้มีความพร้อมตามมาตรฐานสากล โดยมีนายทินกร ชูวงศ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บวท. และนายสุทธิพงษ์ คงพูล ผู้อำนวยการ กพท. ลงนามในบันทึกความร่วมมือฯ และแลกเปลี่ยนบันทึกความร่วมมือฯ ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2564

3.2 การลงนามข้อตกลง (Letter of Agreement) การปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน ระหว่างกรมอุตุนิยมวิทยา (อต.) กับ บวท. ฉบับปี 2565

เพื่อให้การปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบินระหว่าง อต. กับ บวท. ในการให้บริการข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบินของประเทศ เป็นไปด้วยความปลอดภัย รวดเร็ว และเกิดความเข้าใจที่ตรงกันในบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบ เป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการจัดทำข้อตกลงการปฏิบัติงานร่วมระหว่างหน่วยงานให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบินกับหน่วยงานผู้มีอำนาจหน้าที่ในการให้บริการจราจรทางอากาศ พ.ศ. 2559 โดยข้อตกลงนี้เป็นการทบทวนข้อตกลงฯ ฉบับปี 2563 เพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานและการให้บริการของทั้งสองหน่วยงานในปัจจุบัน

นายณพศิษฏ์ จักรพิทักษ์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บวท. เข้าร่วมพิธีลงนามข้อตกลงการปฏิบัติงานด้านอุตุนิยมวิทยาการบิน ผ่านระบบประชุมออนไลน์ โดยนายทินกร ชูวงศ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ) บวท. ลงนามในฐานะพยานของ บวท. และนางสาวชมภารี ชมภูรัตน์ อธิบดีกรมอุตุนิยมวิทยา ลงนามในข้อตกลงฯ เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2565 ณ กรมอุตุนิยมวิทยา

3.3 การลงนามบันทึกความเข้าใจ ระหว่าง บวท. กับ หน่วยงาน Air Traffic Management Bureau, Civil Aviation Administration of China

เพื่อสร้างความร่วมมือแบบทวิภาคีระหว่าง บวท. กับ หน่วยงาน Air Traffic Management Bureau, Civil Aviation Administration of China (ATMB/CAAC) สาธารณรัฐประชาชนจีน ในการร่วมกันพัฒนาการให้บริการการจราจรทางอากาศให้สอดคล้องกับมาตรฐานและวิสัยทัศน์ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ตลอดจนเป็นการสร้างช่องทางในการร่วมมือด้านการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ และด้านการฝึกอบรมและการพัฒนาบุคลากร

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานพิธีลงนามบันทึกความเข้าใจฯ ผ่านระบบประชุมออนไลน์ พร้อมด้วยผู้บริหารกระทรวงคมนาคม และ Mr. Tao Ma, Regional Director, ICAO Asia Pacific Office ให้เกียรติเป็นสักขีพยาน โดยนายณพศิษฏ์ จักรพิทักษ์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บวท. ลงนามบันทึกความเข้าใจฯ ณ กระทรวงคมนาคม และ Mr. Che Jin Jun, Director General ของหน่วยงาน ATMB/CAAC ลงนามบันทึกความเข้าใจฯ ณ สำนักงาน ATMB/CAAC กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2565

การดำเนินงานขององค์กร

สถิติการให้บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Service)

Aerodrome Control Service

1. ปริมาณเที่ยวบิน ณ สนามบินที่ บวท. ให้บริการจราจรทางอากาศ (Aerodrome Control Service)

ปริมาณเที่ยวบิน ณ สนามบินเขตประชิดสนามบิน (Approach Control Service) ปีงบประมาณ 2565													
สนามบิน	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	รวม
สุวรรณภูมิ	9,975	12,059	14,224	13,975	12,880	15,560	16,216	16,779	16,846	19,522	20,553	19,874	188,463
ดอนเมือง	5,250	6,827	8,745	8,862	7,271	9,407	10,147	10,667	11,020	11,133	12,149	11,709	113,187
เชียงใหม่	1,420	2,357	3,258	3,420	2,848	3,192	3,379	3,220	2,883	3,326	3,467	3,154	35,924
เชียงราย	557	814	1,115	1,102	1,004	1,035	1,007	978	915	977	858	853	11,215
หาดใหญ่	998	1,205	1,446	1,568	1,514	1,800	2,012	2,053	1,847	1,970	1,983	1,936	20,332
ภูเก็ต	1,761	2,854	4,040	4,071	3,601	4,167	4,754	4,562	4,500	4,762	4,831	4,522	48,425
สุโขทัย	473	481	353	360	343	541	306	272	423	302	418	414	4,686
สมุย	539	661	1,076	997	790	1,007	1,210	1,055	1,050	1,559	1,909	1,398	13,251
ตราด	36	74	68	74	59	74	66	72	74	65	68	60	790
ลำปาง	194	210	194	202	183	220	203	204	195	229	250	234	2,518
แม่ฮ่องสอน	16	106	103	70	64	59	33	24	32	24	20	30	581
พิษณุโลก	961	1,039	987	783	662	883	716	1,036	1,088	924	867	843	10,789
แพร่	197	68	52	61	42	92	110	99	98	88	79	44	1,030
น่าน	253	453	551	531	356	360	321	222	326	274	261	232	4,140
แม่สอด	17	64	131	48	65	59	80	70	98	86	94	92	904
ตาก	54	0	12	1	8	33	65	38	59	70	34	17	391
เพชรบูรณ์	72	98	32	30	52	43	28	67	40	58	33	59	612
อุดรธานี	647	1,066	1,025	1,217	1,230	1,337	1,360	1,379	1,440	1,500	1,649	1,292	15,142
เลย	89	93	185	148	104	126	138	151	132	135	125	100	1,526
ขอนแก่น	728	887	939	879	790	928	941	940	1,019	1,073	1,024	1,009	11,157
สกลนคร	126	207	213	181	176	198	234	216	247	214	259	275	2,546
นครพนม	74	97	213	209	201	250	232	220	199	178	194	218	2,285
อุบลราชธานี	512	699	818	849	753	870	975	937	983	952	938	860	10,146
ร้อยเอ็ด	396	479	379	475	461	471	461	425	502	480	585	462	5,576
บุรีรัมย์	251	335	229	180	182	245	271	334	465	187	212	258	3,149
นครราชสีมา	579	578	397	172	348	390	435	360	461	107	380	285	4,492
หัวหิน	515	531	581	433	705	400	506	607	798	504	540	495	6,615
สุราษฎร์ธานี	598	782	794	846	873	956	975	1,007	946	1,119	1,072	1,020	10,988
	847	884	1,091	1,036	986	1,128	1,176	1,022	924	921	875	931	11,821
ชุมพร	50	599	335	788	512	404	254	421	275	592	571	542	5,343
ระนอง	44	85	103	100	94	105	120	87	58	70	68	76	1,010
นราธิวาส	176	156	164	215	148	161	156	215	194	147	184	193	2,109

ปริมาณเที่ยวบิน ณ สนามบินเขตประชิดสนามบิน (Approach Control Service) ปีงบประมาณ 2565													
สนามบิน	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	รวม
ตรัง	143	242	304	311	250	402	411	408	304	320	325	307	3,727
กระบี่	252	437	678	680	504	722	934	913	790	825	889	983	8,607
เบตง	8	0	0	15	16	47	24	42	47	36	36	32	303

Approach Control Service

2. ปริมาณเที่ยวบิน ณ สนามบินเขตประชิดสนามบิน (Approach Control Service)

2.1 ปริมาณเที่ยวบินประจำปีงบประมาณ 2565 ณ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินภูมิภาค

Unit	Sectors	ปริมาณเที่ยวบิน ณ สนามบินเขตประชิดสนามบิน (Approach Control Service) ปีงบประมาณ 2565												
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	รวม
APC	CTR	580	853	1,121	1,162	1,171	1,035	1,035	1,011	951	1,035	908	883	11,745
	NAN	240	471	531	534	361	355	326	228	325	273	261	233	4,138
	PAE	234	96	76	87	72	106	111	106	101	94	92	55	1,230
	PCB	101	127	69	53	78	76	43	113	87	84	60	82	973
	CTR SEC	1,155	1,547	1,797	1,836	1,682	1,572	1,515	1,458	1,464	1,486	1,321	1,253	18,086
	BRM	205	250	255	193	195	265	285	283	435	257	278	299	3,200
	NKR	375	447	373	170	236	254	237	260	359	120	253	206	3,290
	ROT	280	324	345	383	376	385	384	348	402	396	484	389	4,496
	UBL	499	633	769	801	729	842	969	976	1,018	1,002	1,010	929	10,177
	UBL SEC	1,359	1,654	1,742	1,547	1,536	1,746	1,875	1,867	2,214	1,775	2,025	1,823	21,163
	CPN	94	409	243	582	350	351	245	302	290	559	542	502	4,469
	SMU	537	680	1,049	1,003	800	987	1,227	1,068	1,050	1,574	1,920	1,410	13,305
	STN	606	725	754	806	836	910	947	1,002	883	1,037	998	940	10,444
	NKS	911	959	1,114	1,112	1,050	1,199	1,231	1,088	970	956	888	965	12,443
	TRT	235	329	348	272	298	281	311	226	179	196	198	158	3,031
	SMU SEC	2,383	3,102	3,508	3,775	3,334	3,728	3,961	3,686	3,372	4,322	4,546	3,975	43,692
	KKN	718	887	966	892	839	951	970	986	1,049	1,078	1,081	1,028	11,445
	LOY	88	96	202	162	119	132	144	156	144	141	135	107	1,626
	NKP	22	38	50	65	57	86	75	62	66	62	56	75	714
	SKN	157	289	367	319	333	339	406	380	394	336	404	441	4,165
	UDN	625	1,032	1,078	1,164	1,217	1,300	1,412	1,523	1,594	1,795	1,918	1,743	16,401
	KKN SEC	1,610	2,342	2,663	2,602	2,565	2,808	3,007	3,107	3,247	3,412	3,594	3,394	34,351
	TOTAL	6,507	8,645	9,710	9,760	9,117	9,854	10,358	10,118	10,297	10,995	11,486	10,445	117,292

Unit	Sectors	ปริมาณเที่ยวบิน ณ สนามบินเขตประชิดสนามบิน (Approach Control Service) ปีงบประมาณ 2565												
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	รวม
CMA	CMA	1,594	2,580	3,536	3,763	3,124	3,368	3,542	3,368	3,039	3,509	3,651	3,291	38,365
	LPN	288	270	263	262	235	273	267	275	246	276	301	268	3,224
	MHS	40	158	142	126	110	81	55	42	55	48	51	54	962
	MST	20	87	191	52	71	72	83	71	100	96	93	96	1,032
	TOTAL	1,942	3,095	4,132	4,203	3,540	3,794	3,947	3,756	3,440	3,929	4,096	3,709	43,583
PSL	PSL	816	916	946	723	622	737	704	916	920	772	738	721	9,531
	THS	320	302	226	227	201	302	216	193	243	185	245	211	2,871
	TAK	46	78	104	56	52	77	74	43	80	80	48	30	768
	TOTAL	1,182	1,296	1,276	1,006	875	1,116	994	1,152	1,243	1,037	1,031	962	13,170
PUT	PUT	1,810	2,908	3,871	4,069	3,672	4,162	4,803	4,567	4,525	4,827	4,839	4,598	48,651
	KBI	281	476	670	690	534	760	965	949	800	844	899	999	8,867
	RAN	43	95	112	113	107	121	127	82	64	77	75	79	1,095
	TOTAL	2,134	3,479	4,653	4,872	4,313	5,043	5,895	5,598	5,389	5,748	5,813	5,676	58,613
HTY	HTY	1,526	1,806	2,004	2,184	2,099	2,364	2,645	2,791	2,528	2,776	2,867	2,869	28,459
	TRN	158	270	311	317	279	409	439	450	322	342	342	348	3,987
	NTW	145	142	148	199	158	184	166	253	211	193	210	207	2,216
	PT	368	429	406	439	385	444	419	444	414	464	525	433	5,170
	TOTAL	2,197	2,647	2,869	3,139	2,921	3,401	3,669	3,938	3,475	3,775	3,944	3,857	39,832

หมายเหตุ : ข้อมูลสถิติประจำเดือนที่แสดงดังตารางข้างต้น เป็นข้อมูลจากระบบ TOPSKY ATC ที่ใช้งานในการให้บริการจราจรทางอากาศ แต่เนื่องจากในปัจจุบัน HHN APP อยู่ในขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงระบบ จึงไม่มีการแสดงข้อมูลสถิติของ HHN APP ในตารางข้างต้น โดยปริมาณเที่ยวบินที่นับจำนวนตามแผนการบิน (ไม่รวมworkload) ของ สนามบินหัวหิน แสดงผลไว้ในตาราง Aerodrome Control Service

2.2 ปริมาณเที่ยวบินประจำปีงบประมาณ 2565 สำหรับสนามบินภายใต้ Bangkok Terminal Control Area (Bangkok TMA)

ปริมาณเที่ยวบิน ณ สนามบินภายใต้ Bangkok TMA ปีงบประมาณ 2565													
สนามบิน	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	รวม
สุวรรณภูมิ	9,975	12,059	14,224	13,975	12,880	15,560	16,216	16,779	16,846	19,522	20,553	19,874	188,463
ดอนเมือง	5,250	6,827	8,745	8,862	7,271	9,407	10,147	10,667	11,020	11,133	12,149	11,709	113,187
รวม	15,225	18,886	22,969	22,837	20,151	24,967	26,363	27,446	27,866	30,655	32,702	31,583	301,650

หมายเหตุ ข้อมูลเที่ยวบินมาจากฐานข้อมูล FDMC ซึ่งการจัดเก็บข้อมูลตาม BKK TMA By Sector อยู่ระหว่างการพัฒนา

Area Control Service

3. ปริมาณเที่ยวบิน ตามเส้นทางการบิน (Area Control Service)

Area Control Sector	ปริมาณเที่ยวบิน ตามเส้นทางการบิน (Area Control Service) ปีงบประมาณ 2565												
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	รวม
1N	2,658	4,050	5,481	5,275	4,598	5,217	5,149	4,979	4,631	4,501	4,985	4,941	56,465
2N	1,465	1,840	2,346	2,337	1,968	2,234	2,397	2,688	2,711	2,701	2,950	3,208	28,845
3N	3,159	4,799	6,558	6,167	5,194	5,922	6,092	6,102	5,687	5,654	6,295	6,561	68,190
4N	2,371	2,676	2,741	2,642	2,236	2,903	3,126	3,802	4,145	4,090	4,739	5,033	40,504
5N	3,252	3,778	4,300	4,260	3,760	4,874	4,599	4,698	4,772	4,446	5,017	5,206	52,962
6N	3,919	4,767	5,409	5,348	4,720	5,783	5,572	5,102	5,039	4,720	5,101	5,278	60,758
1S	4,391	5,819	7,816	7,684	6,768	8,290	9,840	9,769	9,360	8,999	10,189	10,343	99,268
2S	4,334	5,776	8,012	7,946	6,993	8,415	10,106	9,961	9,704	9,474	10,428	10,896	102,045
3S	2,357	3,847	5,125	4,979	4,325	5,223	6,055	5,875	5,447	5,207	5,730	5,797	59,967
4S	517	613	1,109	1,241	1,104	1,082	1,374	1,699	1,860	1,851	2,068	2,165	16,683
5S	2,252	2,586	2,758	2,668	2,434	2,999	3,089	3,716	4,196	4,436	5,342	5,844	42,320
6S	3,222	3,628	4,837	4,849	4,455	5,176	6,035	6,402	6,594	6,719	7,742	8,202	67,861

หมายเหตุ จำนวนเที่ยวบินนับจากระบบ Radar Track ตามเส้นทางบิน (Route) ที่ทำการบินผ่านแต่ละ Area Control Sector

ผลการดำเนินงานของการให้บริการการเดินอากาศ

ด้าน Air Traffic Flow Management : ATFM

1. เตรียมการเพื่อขอรับการรับรองการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทการจัดการความคล่องตัวของการจราจรทางอากาศ

วัตถุประสงค์

เพื่อปรับปรุงมาตรฐานการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทการจัดการความคล่องตัวของการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management : ATFM) ทั้งด้านกระบวนการทำงานเอกสารคู่มือ การจัดการทรัพยากรบุคคล และกระบวนการประกันคุณภาพให้ สอดคล้องกับมาตรฐานที่ กพท. กำหนด เพื่อเตรียมพร้อมในการยื่นขอรับการรับรองการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศประเภทการจัดการความคล่องตัวของการจราจรทางอากาศ

ระยะเวลาดำเนินการ

ปี 2564 – 2565

สรุปผลการดำเนินงาน

บวท. ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ทั้งนี้ กพท. อยู่ระหว่างการทบทวนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับใบรับรองบริการการเดินอากาศ ซึ่งคาดว่าจะประกาศใช้และสามารถออกใบรับรองให้ บวท. ได้ภายในปี 2566

ด้าน Airspace Management : ASM

2. เตรียมการเพื่อขอรับการรับรองการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทการจัดการห้วงอากาศ

วัตถุประสงค์

เพื่อปรับปรุงมาตรฐานการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทการจัดการห้วงอากาศ (Airspace Management : ASM) ทั้งด้านกระบวนการทำงาน เอกสารคู่มือ การจัดการทรัพยากรบุคคล และกระบวนการประกันคุณภาพให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่ กพท. กำหนด เพื่อเตรียมพร้อมในการยื่นขอรับการรับรองการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทการจัดการห้วงอากาศ

ระยะเวลาดำเนินการ

ปี 2564 – 2565

สรุปผลการดำเนินงาน

บวท. ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ทั้งนี้ กพท. อยู่ระหว่างการทบทวนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับใบรับรองบริการการเดินอากาศ ซึ่งคาดว่าจะประกาศใช้และสามารถออกใบรับรองให้ บวท. ได้ภายในปี 2566

ด้าน Air Traffic Services : ATS/Communications, Navigation, and Surveillance : CNS/Instrument Flight Procedure Design : IFPD)

3. ทบทวน/ปรับปรุงมาตรฐานวิธีปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedures) ด้าน ATS/CNS/IFPD

วัตถุประสงค์

การให้บริการการเดินอากาศด้าน ATS CNS และ IFPD มีวิธีปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedures) เป็นแนวทางที่แสดงถึงขั้นตอนการดำเนินงาน เพื่อสามารถให้บริการการเดินอากาศได้ตามมาตรฐานที่กำหนด ทั้งนี้ด้วยสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนไปทั้งด้านกฎ ระเบียบ ข้อบังคับในระบบสากล และระดับประเทศ อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานในปัจจุบันได้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีกระบวนการในการทบทวน/ปรับปรุงมาตรฐานวิธีปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedures) ด้าน ATS/CNS/IFPD ให้พร้อมเพื่อรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวอยู่เสมอ

ระยะเวลาดำเนินการ

ปี 2564 – 2565

สรุปผลการดำเนินงาน

ดำเนินการจัดทำคู่มือมาตรฐานวิธีปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedures) ด้าน ATS/CNS/IFPD แล้วเสร็จ

บริการด้านบริหารความคล่องตัวจราจรทางอากาศ

ศูนย์บริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศกรุงเทพ (Bangkok ATFM Unit: Bangkok ATFMU) ให้บริการด้านบริหารจัดการสภาพคล่องการจราจรทางอากาศในพื้นที่รับผิดชอบของ บวท. (ท่าอากาศยานในประเทศไทย และห้วงอากาศภายใน Bangkok FIR) โดยรับผิดชอบบริหารมาตรการ ATFM สนับสนุนการสร้างความสมดุลระหว่างปริมาณเที่ยวบินกับขีดความสามารถในการรองรับของหน่วยบริการจราจรทางอากาศ (Demand-Capacity Balancing) เพื่อให้เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วยความปลอดภัย มีการใช้ห้วงอากาศอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยลดผลกระทบจากการล่าช้าให้แก่สายการบิน ทั้งในช่วงที่มีการจราจรทางอากาศคับคั่งและระหว่างสถานการณ์พิเศษหรือฉุกเฉินต่าง ๆ โดยดำเนินการภายใต้กรอบของ Asia/Pacific Regional Framework for Collaborative ATFM และมีบทบาทในฐานะหนึ่งในผู้นำโครงการความร่วมมือด้าน ATFM ระหว่างประเทศ Asia-Pacific Cross-Border Multi-Nodal ATFM Collaboration (AMNAC)

ในรอบปีที่ผ่านมา Bangkok ATFMU มีบทบาทในการใช้มาตรการ ATFM สนับสนุนการตอบสนองต่อสถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินหลายครั้ง ไม่ว่าจะเป็นภารกิจทางอากาศของราชการ ภารกิจการฝึกรบร่วมระหว่างประเทศในห้วงอากาศ การปิดซ่อมทางวิ่งฉุกเฉินและการบำรุงรักษาระบบติดตามอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานต่าง ๆ รวมทั้งปฏิบัติหน้าที่เป็นหน่วยงานหลักในการประสานงานกับหน่วยงานต่างประเทศอื่น ๆ รองรับสถานการณ์ไม่ปกติในภูมิภาคเช่น สถานการณ์ความขัดแย้งบริเวณน่านฟ้าไทเปและทะเลจีนใต้ และกิจกรรม Singapore Air Show 2022 ณ ประเทศสิงคโปร์ พร้อมทั้งให้ความช่วยเหลือสายการบินสัญชาติไทยในการวางแผนปฏิบัติการบินเพื่อลดผลกระทบจากสถานการณ์เหล่านั้นด้วย

นอกจากนี้ Bangkok ATFMU ยังให้บริการ ATFM สำหรับพื้นที่น่านฟ้าประเทศอัฟกานิสถาน (Kabul FIR) ในช่วงเวลากลางคืนที่มีความคับคั่งสูงสุด และปกติจะมีเที่ยวบินจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้/เอเชียใต้ทำการบินผ่านน่านฟ้าดังกล่าวไปยังจุดหมายปลายทางในทวีปยุโรปเป็นจำนวนมากเกินกว่าขีดความสามารถของหน่วยบริการจราจรทางอากาศเส้นทางบินของอัฟกานิสถาน โดยเป็นภารกิจที่ ICAO ได้มอบหมายให้ บวท. ดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2550 ภายใต้ชื่อบริการ BOBCAT ATFM Service และเป็นองค์ประกอบที่สำคัญต่อประสิทธิภาพการจราจรทางอากาศเหนือน่านฟ้าอัฟกานิสถานมาโดยตลอด

อย่างไรก็ตาม สถานการณ์ไม่สงบและการเปลี่ยนผ่านทางการเมืองในประเทศอัฟกานิสถานในช่วงเดือนสิงหาคม 2564 ส่งผลให้การบริการจราจรทางอากาศสำหรับน่านฟ้าดังกล่าวต้องยุติลง และสายการบินได้ปรับเส้นทางบินเพื่อเลี่ยงพื้นที่ดังกล่าว บวท. ICAO และ IATA จึงมีมติร่วมกันให้ยุติการให้บริการ BOBCAT ATFM Service เป็นการชั่วคราวนับตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2564 เป็นต้นมา แต่ บวท. ก็ยังคงพร้อมสำหรับเปิดให้บริการดังกล่าวอีกครั้งทันทีที่มีความจำเป็น โดยหน่วยงานวิศวกรรมของ บวท. ยังคงบำรุงรักษาระบบสนับสนุนการบริการดังกล่าวตามรอบปกติ และเจ้าหน้าที่ของ Bangkok ATFMU ได้รับการฝึกอบรมทบทวนแนวปฏิบัติในการให้บริการเป็นประจำเพื่อให้มีความพร้อมตลอดเวลา

บริการสื่อสารการบิน (Aeronautical Communication Services)

1. บวท. ให้บริการสื่อสารการบินประจำภาคพื้น รับ-ส่ง แลกเปลี่ยนข้อมูลโดยระบบแลกเปลี่ยนข้อมูล การบินอัตโนมัติ ระหว่างผู้ใช้งานในเครือข่ายภายในประเทศ และระหว่างศูนย์สื่อสารการบินต่างประเทศ ผ่านเครือข่ายโทรคมนาคมการบิน ตลอด 24 ชั่วโมง โดยทำหน้าที่เป็นศูนย์สื่อสารการบินหลัก (Main Aeronautical Communication Centre) ประจำภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก รับ-ส่ง และถ่ายทอดข้อมูลข่าวสารการบินแก่ทุกส่วนงานที่เชื่อมโยงเครือข่ายโทรคมนาคมการบิน (Aeronautical Fixed Telecommunication Network: AFTN และ Aeronautical Telecommunication Network: ATN) ตามมาตรฐานของ ICAO Annex 10 Volume II

2. การดำเนินงานสื่อสารการบินระหว่างประเทศ โดยใช้ระบบสื่อสารผ่านเครือข่าย CRV (Common Aeronautical Virtual Private Network) เคเบิลใต้น้ำ และระบบสื่อสารผ่านดาวเทียม ซึ่งในปัจจุบัน บวท. มีวงจรสื่อสารติดต่อโดยตรงกับศูนย์สื่อสารการบินต่างประเทศ 12 วงจร ดังนี้

ลำดับ	วงจร	ระบบสื่อสาร	ความเร็วสัญญาณ
1	กรุงเทพฯ/สิงคโปร์	CRV	64 Kbps
2	กรุงเทพฯ/ฮ่องกง	CRV	64 Kbps
3	กรุงเทพฯ/มุมไบ	เคเบิลใต้น้ำ	64 Kbps
4	กรุงเทพฯ/โรม	เคเบิลใต้น้ำ	2 Kbps
5	กรุงเทพฯ/ปักกิ่ง	เคเบิลใต้น้ำ	2 Kbps
6	กรุงเทพฯ/กัวลาลัมเปอร์	ดาวเทียม	32 Kbps
7	กรุงเทพฯ/พนมเปญ	ดาวเทียม	64 Kbps
8	กรุงเทพฯ/ย่างกุ้ง	ดาวเทียม	64 Kbps
9	กรุงเทพฯ/โฮจิมินห์	ดาวเทียม	19.2 Kbps
10	กรุงเทพฯ/ทาร์กา	ดาวเทียม	32 Kbps
11	กรุงเทพฯ/เวียงจันทน์	ดาวเทียม	32 Kbps
12	กรุงเทพฯ/ภูฏาน	CRV	64 Kbps

3. ในรอบปีงบประมาณ 2565 มีปริมาณการรับ-ส่งข้อมูลข่าวสารการบิน จำนวน 205,663,787 ฉบับ เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณที่ผ่านมา จำนวน 22,860,699 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 12.51

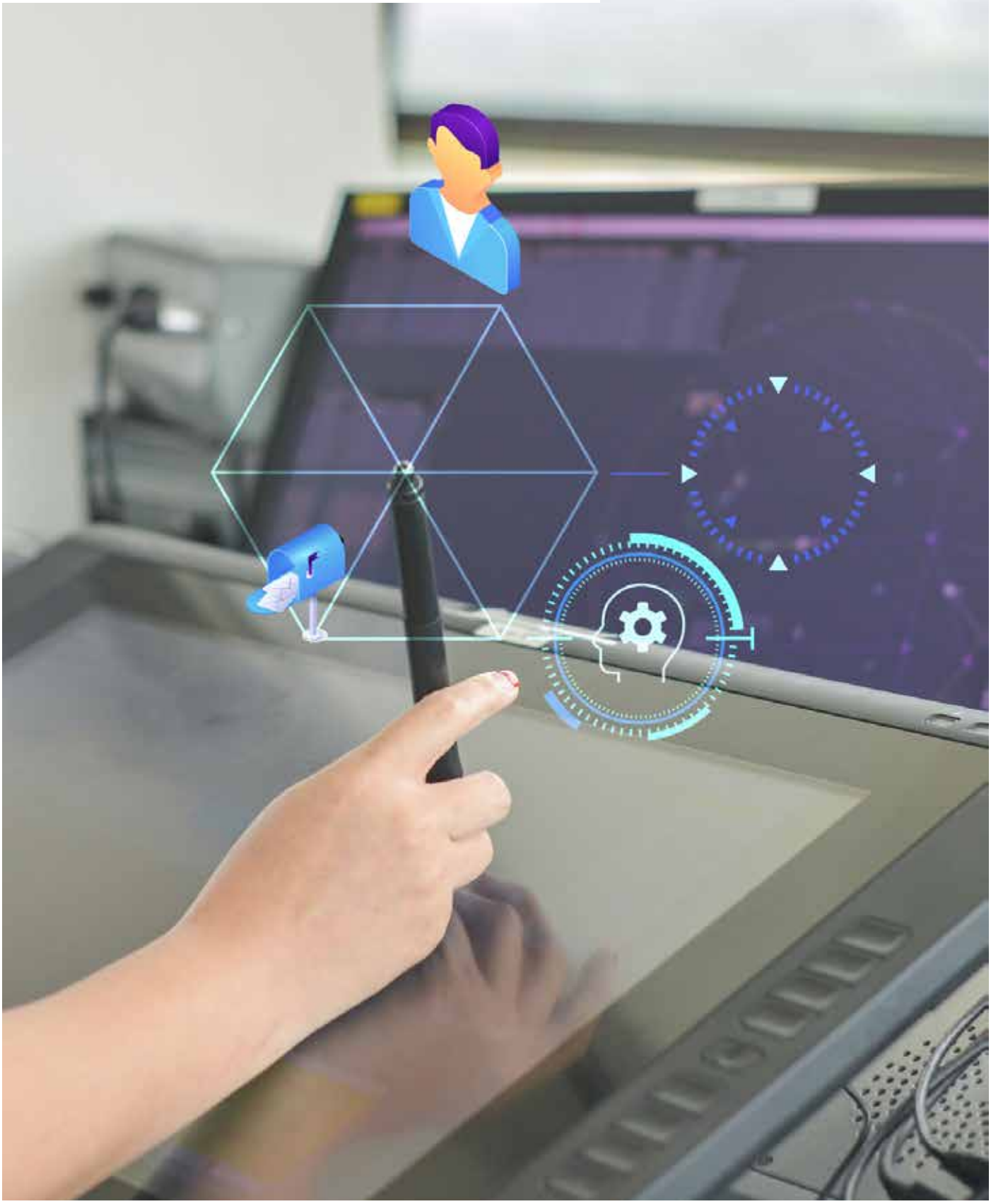
บริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Services : AIS)

บวท. ให้บริการข่าวสารการบิน อาทิ ข่าวแผนการบิน ข่าวกำหนดการบิน ข่าวการเคลื่อนไหวของอากาศยาน ข่าวอากาศการบิน ข่าวประกาศนักบิน และข่าวอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน แจกจ่ายให้หน่วยงานบริการการเดินอากาศ สายการบิน ท่าอากาศยานทหาร และหน่วยงานราชการในเขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok FIR) และต่างประเทศ ดังนี้

1. บริการข้อมูลข่าวประกาศผู้ทำการในอากาศ (Notice to Airmen: NOTAM)
   1.1 เป็นสำนักงานประกาศผู้ทำการในอากาศระหว่างประเทศ (International NOTAM Office) เขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok FIR) โดยออกประกาศ NOTAM แจ้งเตือนผู้ทำงานในอากาศ ผ่านเครือข่ายโทรคมนาคมการบิน และบริหารจัดการระบบฐานข้อมูล NOTAM ตามมาตรฐาน ICAO Annex 15
   1.2 ปริมาณ NOTAM ที่ออกโดยสำนักงานประกาศผู้ทำการในอากาศระหว่างประเทศ สำหรับปีงบประมาณ 2565 จำนวน 14,192 ฉบับ เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณที่ผ่านมา จำนวน 517 ฉบับ คิดเป็น ร้อยละ 3.78
2. บริการข้อมูลข่าวแผนการบิน (Flight Plan)
   2.1 บริหารจัดการข้อมูลข่าวแผนการบิน (Flight Plan) ทั้งประเทศ ตามมาตรฐาน ICAO Document 4444
   2.2 ปริมาณข่าวแผนการบินที่ให้บริการ สำหรับปีงบประมาณ 2565 จำนวน 534,260 ฉบับ เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณที่ผ่านมา จำนวน 133,391 ฉบับ คิดเป็น ร้อยละ 33.28

3. บริการข้อมูลอุตุนิยมวิทยาการบิน (OPMET Data Services) รวบรวมและแลกเปลี่ยนข่าวอากาศการบินประจำภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Regional OPMET Centre) และบริหารฐานข้อมูลข่าวอากาศการบินประจำภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Regional OPMET Data Bank) ตามมาตรฐานของ ICAO Annex 3 และ ROBEX Handbook

การดำเนินการด้านทรัพยากรบุคคล



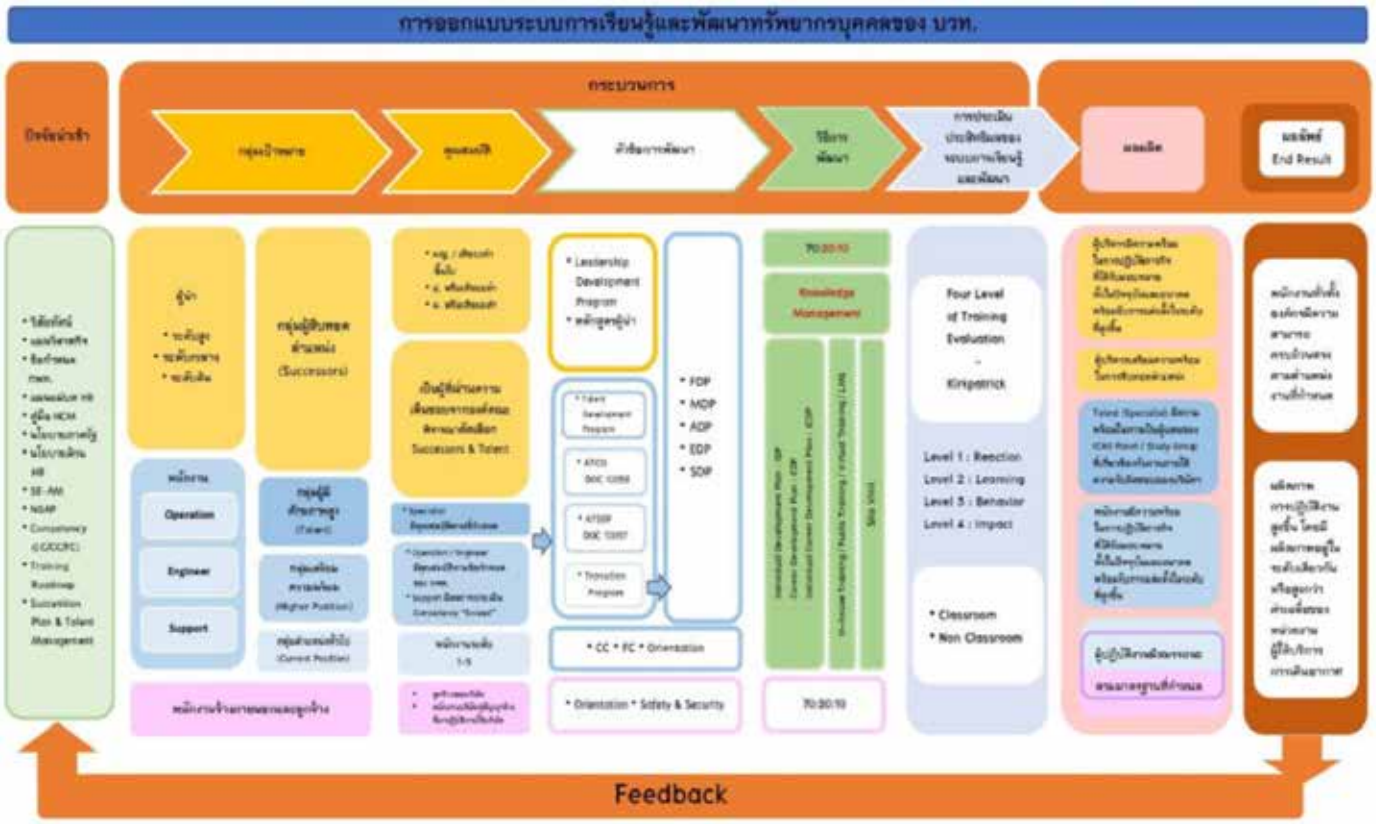
การบริหารทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต

บวท. ได้บริหารจัดการการพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้ให้แก่บุคลากรของ บวท. ในด้านการบริการการเดินอากาศ ด้านวิศวกรรม และด้านสนับสนุน เพื่อให้บุคลากรมีความรู้ ความสามารถตามมาตรฐาน รวมถึงพัฒนาศักยภาพผู้เชี่ยวชาญในสาขาวิชาชีพตามความต้องการของ บวท. ตลอดจนพัฒนาและส่งเสริมให้เกิดการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้และองค์กรแห่งนวัตกรรม โดยดำเนินการสอดคล้องตามแผนวิสาหกิจ ปี พ.ศ. 2565-2569 เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ในการ "เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน" (A Sustainable Quality Excellence Air Navigation Service Provider) ซึ่งมี 2 ใน 4 ประเด็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญต่อการพัฒนาทุนมนุษย์ คือ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างบุคลากรมืออาชีพ โดยมีการปรับระบบการพัฒนาทุนมนุษย์ของ บวท. ให้สามารถยกระดับคุณภาพในการทำงานได้อย่างเป็นรูปธรรมและมีความเป็นมาตรฐาน และประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง โดยมีแผนงานส่งเสริม/พัฒนาการจัดการความรู้ (Knowledge Management: KM) การวิจัยและการสร้างนวัตกรรม และแผนงานพัฒนาประยุกต์ใช้ความรู้ ผลงานนวัตกรรม สรุปการดำเนินงาน ดังนี้

การพัฒนาทุนมนุษย์

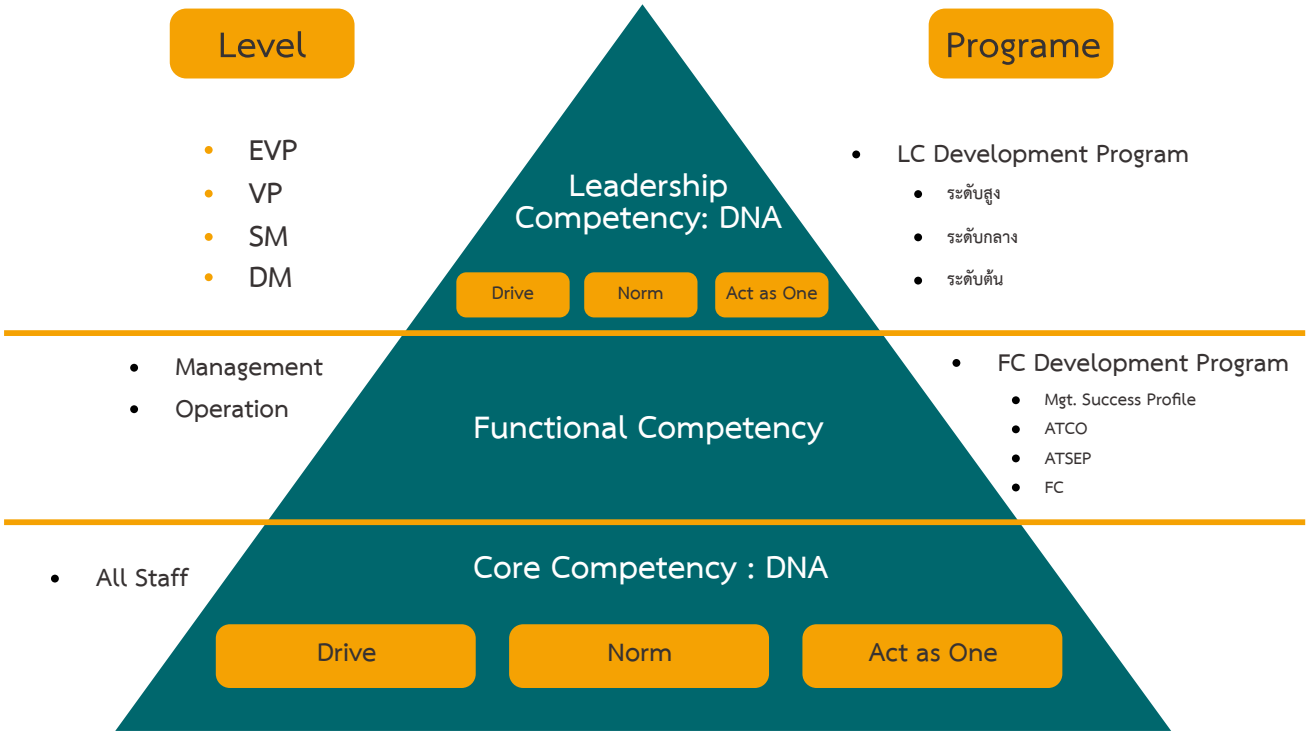
ในการออกแบบระบบการเรียนรู้และพัฒนาบุคลากร บวท. ได้ศึกษาปัจจัยนำเข้าที่เกี่ยวข้อง เช่น แผนงานต่างๆ ที่สำคัญของ บวท./ข้อกำหนด กพท./นโยบายภาครัฐ เป็นต้น และได้จำแนกกลุ่มเป้าหมายออกเป็น 3 กลุ่มคือ กลุ่มผู้นำ กลุ่มพนักงาน และกลุ่มพนักงานจ้าง/ลูกจ้าง พร้อมแนวทางในการพัฒนาบุคลากรที่สอดคล้องกับ Next Generation of Aviation Professionals (NGAP) ซึ่งได้ศึกษาการพัฒนาเทคโนโลยีด้านปฏิบัติการจราจรทางอากาศของโลก และการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีด้านต่างๆ ตลอดจนศึกษาแนวทางการพัฒนาบุคลากรที่สอดคล้องตามความสามารถ (Competency-based Training) ของ ICAO และได้กำหนดแนวทางการพัฒนาบุคลากรของ บวท. แบบ CBT&A ทั้งด้านปฏิบัติการ ด้านวิศวกรรม และด้านงานสนับสนุน รวมถึงสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาตาม 70 : 20 : 10 Learning Model ซึ่งมีกระบวนการประเมินผลการพัฒนาทั้งจากการฝึกอบรมในห้องเรียน (Classroom Training) จากการฝึกอบรมผ่านห้องเรียนเสมือนจริง (Virtual Training) จากการพัฒนาผ่านการ Coach & Mentor ตลอดจนจากการลงมือปฏิบัติผ่านการมอบหมายงาน ทั้งนี้เพื่อให้ผู้บริหารและพนักงานมีความพร้อมในการปฏิบัติงานตามภารกิจที่ได้รับมอบหมายตามระดับตำแหน่งทั้งในปัจจุบันและอนาคต รวมถึงพร้อมรับการแต่งตั้งในระดับที่สูงขึ้น

ระบบการเรียนรู้และพัฒนาทรัพยากรบุคคลของ บวท.



บวท. ได้กำหนดความสามารถของบุคลากร ประกอบด้วย ความสามารถหลักสำหรับผู้บริหาร (Leadership Competencies : LC) ความสามารถหลักของบุคลากร (Core Competencies : CC) และความสามารถเชิงวิชาชีพ (Functional Competencies : FC) ดังนี้

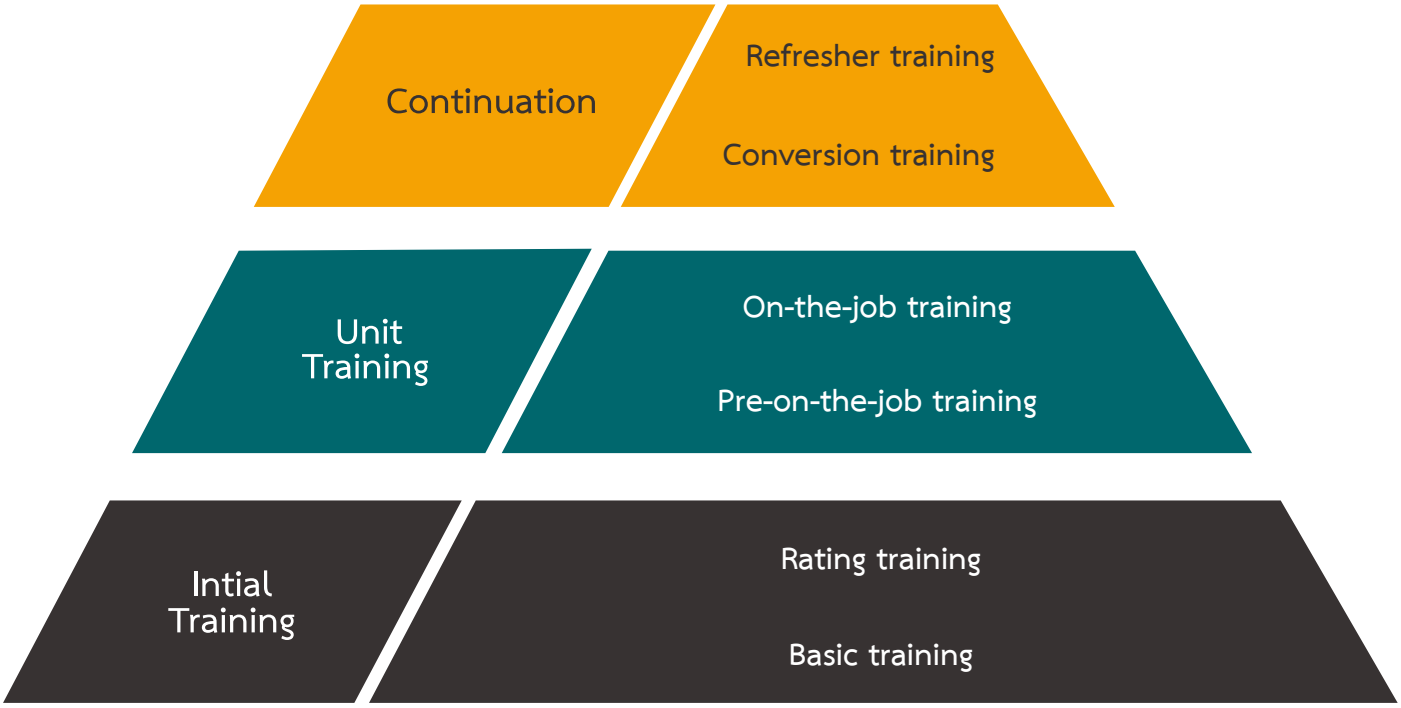
AEROTHAI Competency Development Framwork



รวมถึงได้จัดทำ Training Roadmap เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาบุคลากร โดยแบ่งเป็นการพัฒนาผู้นำและการพัฒนาพนักงาน ดังนี้

1. **การพัฒนาผู้นำ** แบ่งเป็น 3 ระดับ ทั้งนี้ ได้ดำเนินการอบรม/พัฒนาผู้นำในแต่ละระดับ สรุปรายละเอียด ดังนี้
   1.1 ผู้นำระดับสูง การพัฒนาผู้นำระดับสูงในปี 2565 ยังไม่จัดหลักสูตรฝึกอบรมพัฒนา
   1.2 ผู้นำระดับกลาง จำนวน 2 หลักสูตร มีผู้เข้ารับการอบรม/พัฒนา จำนวน 2 คน
   1.3 ผู้นำระดับต้น จำนวน 1 หลักสูตร มีผู้เข้ารับการอบรม/พัฒนา จำนวน 1 คน

2. **การพัฒนาพนักงาน** แบ่งกลุ่มเป้าหมายการพัฒนาออกเป็น 3 กลุ่ม ประกอบด้วย กลุ่มบุคลากรด้านปฏิบัติการ ด้านวิศวกรรมและด้านสนับสนุน
   2.1 การพัฒนาบุคลากรด้านปฏิบัติการ
   บวท. มีแนวทางในการพัฒนาบุคลากรด้านปฏิบัติการตาม ICAO Doc 10056 – Manual on Air Traffic Controller Competency-based Training and Assessment แบ่งเป็น 3 ส่วนหลัก (Training Category) ตาม Structure of ATC Training ที่ระบุไว้ใน DOC 10056



2.1.1 Initial Training เป็นหลักสูตร Air Traffic Controller License and Rating (ATCLR) เพื่อพัฒนานักเรียนฝึกหัดควบคุมจราจรทางอากาศ ให้มีความรู้พื้นฐานด้านบริการจราจรทางอากาศที่จำเป็นก่อนจะเข้ารับการพัฒนาอบรมกับหน่วยงานควบคุมจราจรทางอากาศต้นสังกัดในระดับต่อไป ดำเนินการจัดอบรมจำนวน 3 หลักสูตร มีผู้ผ่านการอบรมจำนวน 89 คน

2.1.2 Unit Training เป็นหลักสูตรควบคุมจราจรทางอากาศที่เฉพาะเจาะจง ตาม Rating และสนามบิน หรือพื้นที่ควบคุม ดำเนินการจัดอบรมจำนวน 27 หลักสูตร มีผู้ผ่านการอบรมจำนวน 199 คน

2.1.3 Continuation Training เป็นหลักสูตรที่มีวัตถุประสงค์ในการคงศักย์การปฏิบัติงาน (Refresher Training) และรับมือต่อการเปลี่ยนแปลง (Conversion Training) ดำเนินการจัดอบรมจำนวน 2 หลักสูตร มีผู้ผ่านการอบรมจำนวน 1,163 คน

นอกจากนี้ ยังมีส่วนเพิ่มเติม Development Training เป็นการพัฒนาเพื่อเพิ่มทักษะที่นอกเหนือจากการปฏิบัติงานควบคุมจราจรทางอากาศทั่วไป เช่น หลักสูตร Team Resource Management (TRM) มีผู้ผ่านการอบรมจำนวน 61 คน หลักสูตรภาษาอังกฤษการบิน (Maintain Level 4) มีผู้ผ่านการอบรมจำนวน 396 คน หลักสูตรการฝึกอบรม ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านสำหรับเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ (Specialized Training (NCASTP)) มีผู้ผ่านการอบรมจำนวน 1,114 คน หลักสูตร ATS Instructor มีผู้ผ่านการอบรมจำนวน 10 คน

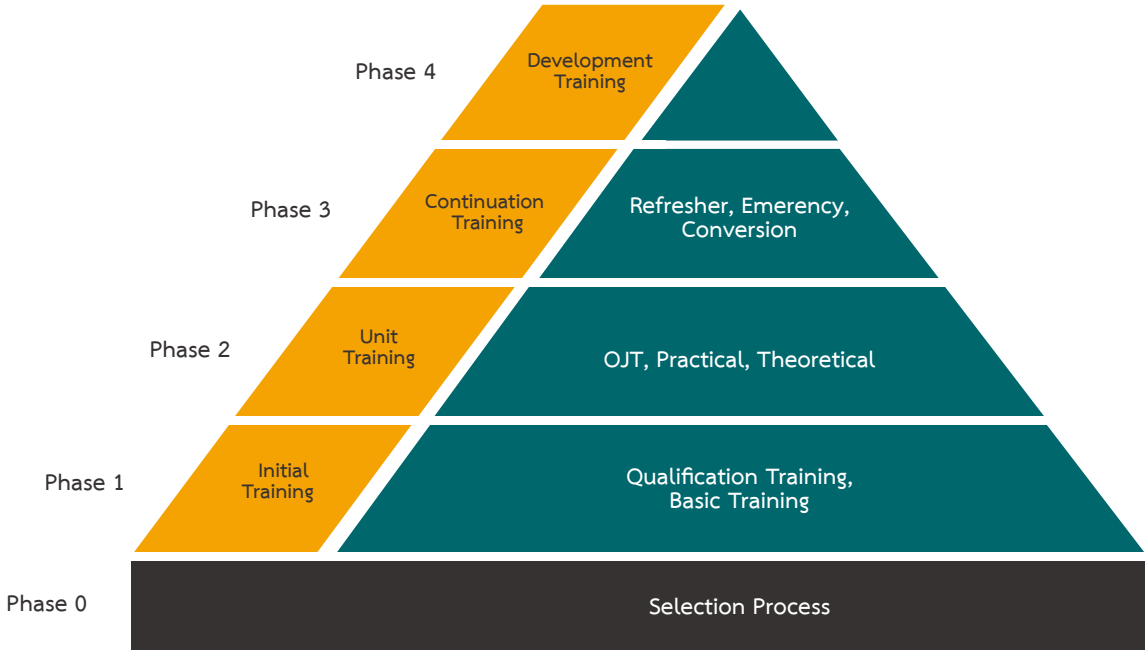
ในปี 2565 บวท. ได้รับการรับรองสถาบันฝึกอบรมด้านปฏิบัติการ (Air traffic Control Training Organization : ATCTO) จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเรียบร้อย ซึ่งได้มีการตรวจสอบประเมินคุณภาพ (Quality Assurance) กับศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค หลังจากได้รับการรับรองจาก กพท. พร้อมนี้ได้มีการพัฒนาความรู้ให้กับบุคลากรที่ทำหน้าที่ Auditor โดยได้ดำเนินการจัดอบรม จำนวน 3 หลักสูตร มีผู้ผ่านการอบรมจำนวน 53 คน

2.2 การพัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรม

บวท. มีแนวทางในการพัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรมตาม Doc 10057 ซึ่งเป็นคู่มือสำหรับองค์กร ANSP และหน่วยงานฝึกอบรม (CATC) ที่ให้คำแนะนำเกี่ยวกับการพัฒนาโปรแกรมฝึกอบรมและการประเมินผลตามสมรรถนะสำหรับกลุ่มบุคลากร ATSEP ควบคู่กับเอกสาร Doc 9868 และกรอบความสามารถ (Competency Frameworks)

ATSEP Training Phases

The ICAO Doc 10057 Manual on ATSEP Competency Based Training and Assessment organizer ATESP training into five phases.



จากแผนภาพแสดงช่วงการฝึกอบรมบุคลากร ATSEP แบ่งออกเป็น 5 Phase ดังนี้

Phase 0 Selection Process ยังไม่ใช่ช่วงของการฝึกอบรมแต่มีความสำคัญสำหรับองค์กร ANSP เพื่อใช้คัดเลือกบุคลากร ATSEP ตามคุณสมบัติที่องค์กรต้องการ

Phase 1 Initial Training ออกแบบมาเพื่อให้ความรู้ ความสามารถ และทักษะพื้นฐานแก่ผู้ปฏิบัติงาน ATSEP แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ Basic Training (สำหรับบุคลากร ATSEP ทุกคน) และ Qualification Training (สำหรับบุคลากร ATSEP ตามสายงาน)

Phase 2 Unit Training เป็นการฝึกอบรมภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติรวมถึง On the Job Training (OJT) ในสภาวะแวดล้อมเฉพาะตามระบบ/ อุปกรณ์ที่ปฏิบัติงาน

Phase 3 Continuation Training ออกแบบมาเพื่อใช้สำหรับการรักษาขีดความสามารถของบุคลากร ได้แก่หลักสูตร Refresher Training, Emergency Training และ Conversion Training

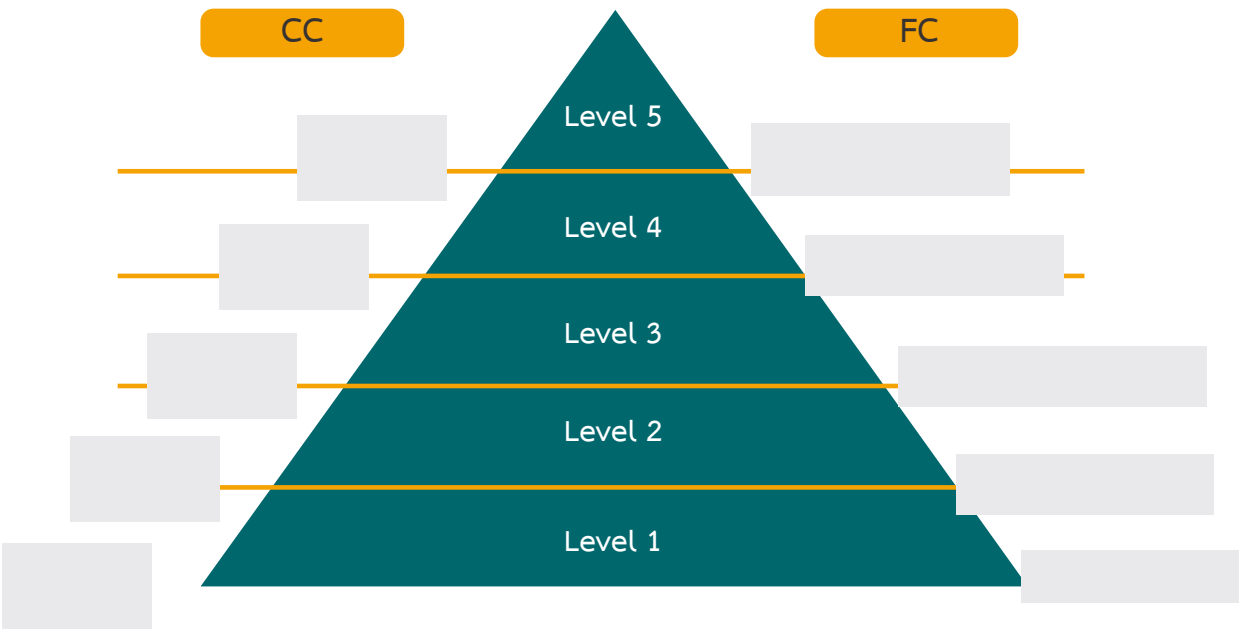
Phase 4 Developmental Training เป็นการพัฒนาความสามารถเพิ่มเติมที่จำเป็นสำหรับบุคลากรที่มีการเปลี่ยนแปลงการทำงานหรือพัฒนาไปสู่งานที่มีความซับซ้อนมากขึ้น

ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานด้านบริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Manual of Standards Communication, Navigation and Surveillance of the CAAT, Issue 03, Revision 0, 18 September, 2020) และแนวทางการพัฒนาบุคลากรด้านวิศวกรรม ตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนดไว้ในเอกสาร ICAO Doc.7192 Part E2 ในปี พ.ศ. 2563 บวท. จึงได้จัดทำกระบวนการประเมินความสามารถและออกใบรับรองความสามารถเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน หรือ ATSEP ปัจจุบัน (พ.ศ. 2565) มีผู้ผ่านการประเมินความสามารถใบรับรองสำหรับผู้ปฏิบัติงานเฝ้าระวังจำนวน 461 คน ผู้ผ่านการประเมินความสามารถใบรับรองสำหรับงานการซ่อมบำรุงเชิงป้องกันจำนวน 461 คน ผู้ผ่านการประเมินความสามารถใบรับรองสำหรับงานการซ่อมบำรุงเชิงแก้ไขจำนวน 438 คน และผู้ผ่านการประเมินความสามารถใบรับรองสำหรับผู้ปฏิบัติงานเชี่ยวชาญเฉพาะทางจำนวน 121 คน

2.3 การพัฒนาบุคลากรด้านสนับสนุน

บวท. มีกำหนดแนวทางในการพัฒนาบุคลากรให้มีขีดความสามารถทั้งความสามารถหลักของบุคลากร (Employee Core Competency) และความสามารถหลักเชิงวิชาชีพ (Functional Competency) โดยได้วิเคราะห์สมรรถนะหลักที่จำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต รวมถึงรองรับการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อขับเคลื่อนการปฏิบัติงานของ บวท. โดยพนักงานจะต้องมีความรู้และทักษะในการปฏิบัติงานตามระดับตำแหน่งที่เหมาะสม จึงได้จัดทำมาตรฐานหลักสูตรเพื่อให้พนักงานมีกรอบในการพัฒนาที่ชัดเจนและส่งเสริมให้พนักงานเติบโตในสายอาชีพต่อไป

Development Roadmap



ทั้งนี้ ได้นำเทคโนโลยีมาสนับสนุนการเรียนรู้และการพัฒนาในรูปแบบ Virtual Training ซึ่งได้เชื่อมโยงกับการจัดการความรู้ (Knowledge Management) โดยมุ่งเน้นให้ผู้เชี่ยวชาญ (Expert) แต่ละด้านในองค์กรเป็นผู้ถ่ายทอดสอนงาน ทั้งนี้ได้ดำเนินการจัดอบรมด้าน Core Competency จำนวน 13 หลักสูตร มีผู้ผ่านการอบรมจำนวน 1,229 คน และด้าน Functional Competency จำนวน 47 หลักสูตร มีผู้ผ่านการอบรมจำนวน 1,462 คน ตลอดจนได้จัดเตรียม AEROTHAI Learning Management System (LMS) รองรับความต้องการในการเรียนรู้และพัฒนาของพนักงานอีกด้วย โดยดำเนินการจัดอบรมผ่านระบบ LMS สำหรับด้านปฏิบัติการจำนวน 15 หลักสูตร มีผู้ผ่านการอบรมจำนวน 2,368 คน ด้านวิศวกรรมจำนวน 19 หลักสูตร มีผู้ผ่านการอบรมจำนวน 171 คน และด้านสนับสนุนจำนวน 6 หลักสูตร มีผู้ผ่านการอบรมจำนวน 1,255 คน นอกจากนี้ยังมีหลักสูตรทั่วไปที่พนักงานทุกคนควรได้เข้ารับการฝึกอบรมอีกจำนวน 4 หลักสูตร มีผู้ผ่านการอบรมจำนวน 821 คน และหลักสูตรด้านการจัดการความรู้จำนวน 1 หลักสูตร มีผู้ผ่านการอบรมจำนวน 75 คน

การส่งเสริมการจัดการความรู้

บวท. นำเครื่องมือการจัดการความรู้ (KM) เข้ามาดำเนินการ โดยปัจจุบันดำเนินการตามระบบการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model : SE-AM) ด้านที่ 7 การจัดการความรู้และนวัตกรรม มีวัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนาระบบงานที่สร้างคุณค่าให้แก่องค์กร ตลอดจนเกิดมาตรฐานและแนวปฏิบัติที่ดีในการจัดการความรู้ให้สามารถพัฒนาองค์กรสู่ความเป็นเลิศ ยั่งยืน และสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งนี้ในปี 2565 บวท. ได้จัดทำแผนแม่บทการจัดการความรู้ ปี 2565 – 2569 พร้อมทั้งกำหนดโครงสร้างการจัดการความรู้และบทบาทความรับผิดชอบที่มุ่งเน้นการมีส่วนร่วมจากบุคลากรทุกระดับเพื่อเป็นกรอบในการดำเนินการตามกระบวนการจัดการความรู้ บวท. มีผลลัพธ์การดำเนินการสรุปได้ดังนี้

1. **นำเครื่องมือการจัดการความรู้ไปพัฒนาองค์กร** ได้แก่ การนำเครื่องมือการจัดการความรู้ไปเป็นเครื่องมือหลักในการพัฒนา Competency บุคลากร
2. **จัดการองค์ความรู้ผู้บริหาร** ประกอบไปด้วย 3 เรื่อง ได้แก่
   - 2.1 การถ่ายทอดความรู้และประสบการณ์ผู้บริหาร ในบทบาทการเป็นผู้แทนองค์กรและผู้แทนประเทศไทยในการเข้าร่วมประชุมเวทีระดับโลก และการขับเคลื่อนโครงการสำคัญของ บวท. ในมุมมองด้านปฏิบัติการ
   - 2.2 การถ่ายทอดความรู้และประสบการณ์ผู้บริหาร ในบทบาทการเป็นผู้แทนองค์กรและผู้แทนประเทศไทยในการเข้าร่วมประชุมเวทีระดับโลก และการขับเคลื่อนโครงการสำคัญของ บวท. ในมุมมองด้านวิศวกรรม
   - 2.3 การถ่ายทอดความรู้และประสบการณ์ ในบทบาท Program Manager (PGM) ในการบริหารผลลัพธ์แผนงานการพัฒนาท่าอากาศยานหลายแห่ง รวมถึงการบริหารผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder) ทั้งภายในและภายนอกองค์กร
3. จัดการองค์ความรู้ที่สำคัญของหน่วยงาน ซึ่งมีหน่วยงานระบุและจัดการความรู้ที่สำคัญตามกระบวนการ จำนวน 56 หน่วยงาน และได้จัดเก็บองค์ความรู้ใน Website หน่วยงานและ Website KM ของ บวท. นอกจากนี้ บวท. ยังได้ดำเนินการจัดกิจกรรมการสื่อสาร และพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการจัดการความรู้ ผ่านระบบ Zoom meeting จำนวน 4 โครงการ/หลักสูตร และ 1 กิจกรรม ได้แก่
   1. โครงการสัมมนาการจัดการความรู้ เพื่อสื่อสารแผนดำเนินการและบทบาทหน้าที่ด้านการจัดการความรู้ สำหรับฝ่ายจัดการและนักจัดการความรู้
   2. โครงการ KM Leadership Skill เพื่อสื่อสารและให้แนวทางการจัดการความรู้แก่ผู้บริหาร เพื่อใช้ในการขับเคลื่อนหน่วยงาน
   3. โครงการอบรมความรู้พื้นฐานด้านการจัดการความรู้ให้แก่นักจัดการความรู้ประจำหน่วยงาน (KF) ที่ได้รับแต่งตั้งใหม่
   4. โครงการพัฒนาศักยภาพนักจัดการความรู้ หลักสูตร KM Tools เครื่องมือ การบริหารและพัฒนากระบวนการทำงาน
   5. กิจกรรม KM Show and Share เพื่อนำเสนอผลงานจัดการความรู้ประจำปี 2565

การจัดการนวัตกรรม

บวท. ให้การส่งเสริมการจัดการนวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2565 ได้ทบทวนกิจกรรมส่งเสริมนวัตกรรม เพื่อเพิ่มเติมการสร้างบรรยากาศและวัฒนธรรมนวัตกรรมภายในองค์กร โดยปรับกิจกรรมสำคัญ 2 กิจกรรมที่มีแผนการดำเนินกิจกรรมทุกไตรมาส ดังนี้

1. การประกวดแนวคิดสร้างสรรค์และผลงานนวัตกรรม บวท.

บวท. ได้ปรับกิจกรรมการประกวดแนวคิดสร้างสรรค์และผลงานนวัตกรรม บวท. โดยแบ่งเป็น 2 กิจกรรมสำคัญ ดังนี้

1) AEROTHAI i-Preview เป็นกิจกรรมเพื่อให้ผู้นำเสนอแนวคิด และนวัตกร ได้นำเสนอแนวคิดสร้างสรรค์และผลงานนวัตกรรมด้วย Power Point Presentation ต่อ Idea/Innovation Commentator Team (i-CT) เพื่อขอรับข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และทิศทางการพัฒนาแนวคิดผลงาน กิจกรรมดังกล่าวจะเกิดขึ้น 3 รอบ/ปี (ทุกไตรมาส ยกเว้นไตรมาสที่ 2) ซึ่งผู้นำเสนอแนวคิดและนวัตกรสามารถเลือกเข้าร่วมกิจกรรมนี้ได้ในทุกรอบและบ่อยเท่าที่ต้องการ

2) AEROTHAI i-Battle: กิจกรรมเพื่อให้ผู้นำเสนอแนวคิดและนวัตกรที่นำเสนอแนวคิด/ผลงานผ่านรอบ AEROTHAI i-Preview โดยได้นำข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะและทิศทางที่ได้รับจาก i-CT ไปพัฒนาให้พร้อมสำหรับการนำเสนอรอบสุดท้ายและประกาศผลในเดือนมีนาคมปี 2565 มีการจัดกิจกรรมสำหรับประกวดรูปแบบใหม่นี้จำนวน 2 ครั้งในไตรมาสที่ 3 (เมษายน – มิถุนายน) และไตรมาสที่ 4 (กรกฎาคม – กันยายน) โดยมีแนวคิดสร้างสรรค์เข้าร่วมจำนวน 3 แนวคิด และผลงานนวัตกรรม จำนวน 3 ผลงาน

2. MOU โครงการผลิตบัณฑิตพันธุ์ใหม่

เพื่อสร้างกำลังคนที่มีสมรรถนะสูง สำหรับอุตสาหกรรม New Growth Engine ตามนโยบาย Thailand 4.0 และการปฏิรูปการอุดมศึกษาไทย การลงนามบันทึกความเข้าใจระหว่าง บวท. และวิทยาลัยนวัตกรรมดิจิทัล มช. ภายใต้แนวคิดและทุนจากกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรม (อว.) ที่ต้องการสร้างบุคลากร ที่มีสมรรถนะและศักยภาพสูงให้พร้อมรับกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วในยุคปัจจุบันและสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ Thailand 4.0 โดย บวท. ได้ร่วมกับคณาจารย์จากวิทยาลัยนานาชาตินวัตกรรมดิจิทัล มช. ออกแบบและพัฒนาหลักสูตร เน้นการพัฒนาทักษะเดิม (Reskill) และเพิ่มเติมทักษะใหม่ (Upskill) ภายใต้ชื่อ “โครงการพัฒนาศักยภาพนวัตกร บวท.” พร้อมทุนสนับสนุนจากรัฐบาล จำนวน 85 ทุน รวมเป็นเงิน 8.5 ล้านบาท โดยมุ่งเป้าการพัฒนา เพื่อรองรับการขยายฐานธุรกิจสู่เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor of Innovation) ซึ่งมีกรอบการพัฒนา 3 กลุ่มหลัก คือ UAV/UTM สนามบินอัจฉริยะ (SMART Airport) และ Digital Transformation มีผู้เข้าร่วมโครงการทั้งสิ้น 107 คน มีหัวข้อการพัฒนา (project) ภายใต้กรอบที่กำหนดจำนวน 20 หัวข้อ โดยกำหนดระยะเวลาแล้วเสร็จของ Project ในปี 2566 ซึ่งต้นแบบนวัตกรรม (Prototype) ที่ได้จะต้องมีระดับความพร้อมของเทคโนโลยีสู่อุตสาหกรรม (Technology Readiness Level : TRL) อยู่ในระดับ 6 - 7 หรือต้นแบบภาคสนาม คือ มีการสร้างต้นแบบแล้วนำไปทดสอบในสภาวะเลียนแบบใกล้เคียงสภาวะจริง

การพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

บวท. ได้ดำเนินการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลขององค์กร โดยมุ่งเน้นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับภารกิจขององค์กรทั้งในส่วนของการดำเนินการสนับสนุนระบบสารสนเทศเพื่อการเดินอากาศ (Communication, Navigation and Surveillance/Air Traffic Management : CNS/ATM) และการพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับงานด้านอำนวยการ (Back-Office) ด้วยการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการตอบสนองนโยบายและแนวปฏิบัติของภาครัฐ รวมถึงเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบประเมินผลใหม่ ด้วยการกำหนดนโยบายดิจิทัล และการจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลเพื่อการนำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นธรรมผ่านโครงการ/งานต่างๆ

การดำเนินการของ บวท. ในส่วนของการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลในปี 2565 ที่ตอบสนองต่อมาตรการภายใต้ยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของประเทศไทย พ.ศ. 2563 – 2565 ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการแก่ประชาชนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล

1. เพิ่มประสิทธิภาพการบริการภาครัฐด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย สะดวก ด้วยการบูรณาการร่วมกัน อาทิ พัฒนาระบบบริหารจัดการเรื่องร้องเรียน และจัดหาระบบ Integrated Flight Information Management System (iFIMS) สำหรับแลกเปลี่ยนข้อมูลการบินระหว่าง บวท. กับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
2. เพิ่มสมรรถนะขีดความสามารถหน่วยงานรัฐสู่การเป็นองค์กรดิจิทัล รองรับการพัฒนาระบบบริการเพื่อศักยภาพการบริการประชาชน รวมถึงบุคลากรรัฐมี Digital Mindset และมีทักษะที่จำเป็นในการพัฒนารัฐบาลดิจิทัล อาทิ
   - 2.1 พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ด้าน DATA Privacy และ Data Governance
   - 2.2 พัฒนารูปแบบการทำงานให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตรูปแบบใหม่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานและส่งเสริมสภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิตที่ดีของบุคลากร
   - 2.3 จัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาข้อมูลข่าวสารการบิน
   - 2.4 จัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาข้อมูลข่าวสารอากาศการบิน
   - 2.5 วิเคราะห์และจัดทำสถาปัตยกรรมองค์กร
3. เพิ่มความสามารถ ความมั่นคงปลอดภัยในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลภาครัฐ พร้อมทั้งจัดหากลไกการปกป้องคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของประชาชน ในการรับบริการจากภาครัฐ อาทิ พัฒนาบุคลากรด้านสารสนเทศและวิจัยให้มีความสามารถด้าน Cyber Security

ยุทธศาสตร์ที่ 2 อำนวยความสะดวกภาคธุรกิจไทยด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล โดยจัดให้มีระบบบริการดิจิทัลอำนวยความสะดวกผู้ประกอบการ อาทิ การจัดทำ ส่งมอบและเก็บรักษาใบกำกับภาษีอิเล็กทรอนิกส์ (e-Tax invoice) และใบรับอิเล็กทรอนิกส์ (e-Receipt)

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ผลักดั**นให้เกิดธรรมาภิบาลข้อมูลภาครัฐ ในทุกกระบวนการทำงานของรัฐ**

1. จัดให้มีระบบดิจิทัลสนับสนุนการเปิดเผย แลกเปลี่ยน เชื่อมโยงข้อมูลภาครัฐอย่างบูรณาการ ได้แก่ บูรณาการการเชื่อมโยงข้อมูลและการดำเนินงานร่วมกัน
2. พัฒนามาตรฐาน หลักเกณฑ์ และวิธีการเกี่ยวกับระบบดิจิทัลในการเชื่อมโยง การเปิดเผย และแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันในการบริหารจัดการให้เกิดธรรมาภิบาล ได้แก่ การออกแบบความเชื่อมโยงข้อมูลและการดำเนินงานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนากลไกการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนร่วมขับเคลื่อนรัฐบาลดิจิทัล โดยจัดให้มีระบบดิจิทัล เปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนได้แสดงข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศ อาทิ พัฒนาระบบบริหารและรับฟังผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Voice of Stakeholders: VOS) และการพัฒนาระบบการรับฟังลูกค้าในรูปแบบดิจิทัล เพื่อการจัดการคุณภาพและสร้างความผูกพัน

ผลการดำเนินงานด้านการเบิกจ่ายงบประมาณลงทุน

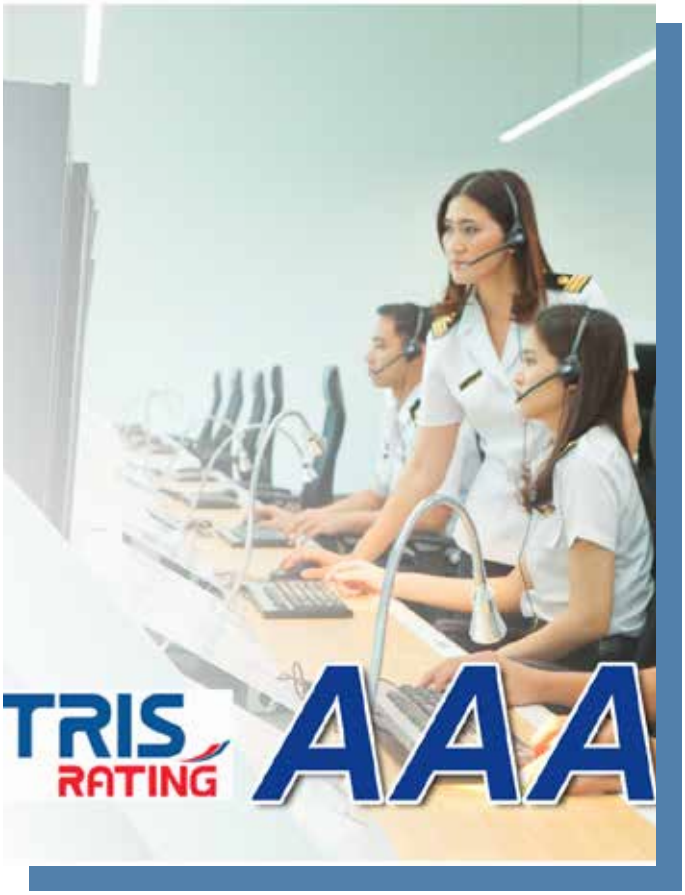
จากนโยบายภาครัฐในปี 2565 ที่กำหนดให้รัฐวิสาหกิจเบิกจ่ายงบประมาณลงทุนให้ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 95 ของกรอบวงเงินลงทุน เนื่องจากผลกระทบจากสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และจากสภาวะสงครามระหว่างสหพันธรัฐรัสเซียและประเทศยูเครน ส่งผลให้การดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผน โดยผลการเบิกจ่ายงบลงทุนสะสมของ บวท. ในปี 2565 มียอดเบิกจ่ายสะสมร้อยละ 41.37 ของวงเงินเบิกจ่ายในปีงบประมาณ 2565 ที่ได้รับอนุมัติปรับปรุง จำนวน 654.03 ล้านบาท

ผลการประเมินผลการดำเนินงาน

การประเมินผลดำเนินงานของ บวท. ดำเนินการผ่านการจัดทำบันทึกข้อตกลงประเมินผล

การดำเนินงานรัฐวิสาหกิจระหว่างรัฐบาลไทย กับ บวท. โดยมีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เป็นผู้กำกับดูแล โดยภาครัฐได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาและเพิ่มมูลค่ารัฐวิสาหกิจให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แก่รัฐวิสาหกิจและเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ทรัพย์สินของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน โดยใช้ “ระบบการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM)” เป็นเครื่องมือ ประกอบด้วยการประเมินและวัดผล 3 ส่วน ได้แก่ 1) การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ 2) ผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ และ 3) Core Business Enablers 8 ด้าน (การกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร การวางแผนเชิงกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน การมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล การบริหารทุนมนุษย์ การจัดการความรู้และนวัตกรรม และการตรวจสอบภายใน) โดย บวท. มีผลการดำเนินงานตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

ผลการดำเนินงาน	ปี 2564		
	การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์	ผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ	Core Business Enablers
น้ำหนัก	18	42	40
คะแนนถ่วงน้ำหนัก	5.0000	4.5112	3.5589
ผลการประเมินรวม		4.2435	



การจัดอันดับเครดิตองค์กร

ในปีงบประมาณ 2565 บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด (ทริสเรทติ้ง) คงอันดับเครดิตองค์กรของ บวท. ที่ระดับ “AAA” และกำหนดแนวโน้มอันดับเครดิตที่ระดับ “Stable” โดยอันดับเครดิตสะท้อนถึงการประเมินของทริสเรทติ้งเกี่ยวกับสถานะของ บวท. ซึ่งเป็นองค์กรที่เกี่ยวข้องกับภาครัฐ โดยมีความสัมพันธ์กับรัฐบาลในระดับสูงสุดและมีความสำคัญต่อรัฐบาลในระดับสูงที่สุด นอกจากนี้ อันดับเครดิตยังสะท้อนความเห็นของทริสเรทติ้งว่ามีความเป็นไปได้มากที่ บวท. จะได้รับการสนับสนุนเป็นพิเศษจากภาครัฐได้อย่างพอเพียงและทันเหตุการณ์ ในกรณีที่ บวท. ประสบกับปัญหาทางด้านการเงิน โดยคาดว่าผลการดำเนินงานจะฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปและ บวท. จะมีสภาพคล่องที่เพียงพอในช่วง 12 เดือนข้างหน้า

สำหรับแนวโน้มอันดับเครดิต “Stable” หรือ “คงที่” สะท้อนถึงการคาดการณ์ของทริสเรทติ้งว่า บวท. จะยังคงสถานะเป็นองค์กรที่เกี่ยวข้องกับภาครัฐต่อไปโดยมีความสัมพันธ์กับรัฐบาลในระดับสูงสุดและมีความสำคัญต่อรัฐบาลในระดับสูงที่สุดในฐานะที่เป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศรายหลักในประเทศไทย อย่างไรก็ตาม อันดับเครดิตของ บวท. อาจถูกปรับลดลงได้ หากระดับความสัมพันธ์หรือบทบาทของ บวท. ที่มีต่อรัฐบาลเปลี่ยนแปลงไปจนถึงระดับที่ทำให้ทริสเรทติ้งมีความกังวลต่อการที่ภาครัฐจะให้การสนับสนุนที่พอเพียงและทันเหตุการณ์ในกรณีที่ บวท. ประสบกับปัญหาวิกฤตทางการเงิน

เรื่องเด่นในรอบปี

บวท. มีบทบาทที่สำคัญในการร่วมพัฒนาระบบการเดินอากาศของทั้งในระดับโลกและในระดับภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกอย่างต่อเนื่อง อาทิ

(1) การดำเนินการด้านการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management: ATFM) ระหว่างประเทศ

บวท. ร่วมเป็นสมาชิก ICAO Air Traffic Management Operations Panel (ATMOPSP) เพื่อพัฒนามาตรฐานด้าน ATFM ในระดับสากล รวมทั้งร่วมสนับสนุนการดำเนินการในระดับภูมิภาคผ่าน ICAO Asia/Pacific Air Traffic Flow Management Steering Group (ATFM SG) และ Asia/Pacific ATFM Information Requirement Small Working Group (ATFM-IR SWG) เพื่อร่วมจัดทำ/ปรับปรุง Asia/Pacific Framework for Collaborative ATFM และร่วมจัดทำแนวทาง/วิธีการ/ข้อกำหนดทั้งด้านปฏิบัติการและด้านเทคนิคในระดับภูมิภาค เพื่อผลักดันการดำเนินการด้าน ATFM ของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ในปี 2565 บวท. ได้มีบทบาทสำคัญในการร่วมแก้ไข/ปรับปรุง Asia/Pacific Framework for Collaborative ATFM ฉบับแก้ไขครั้งที่ 4 (Version 4.0) ซึ่งเป็นฉบับล่าสุด สำหรับใช้เป็นกรอบ/แผน/แนวทางการดำเนินการด้าน ATFM ของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกด้วย

นอกจากนี้ บวท. ยังมีบทบาทในฐานะผู้นำในการดำเนินโครงการ Asia/Pacific Cross-Border Multi-Nodal ATFM Collaboration (AMNAC) ซึ่งเป็นการพัฒนาการให้บริการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศ (Cross-Border ATFM) ร่วมกับหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศสิงคโปร์ จีน ฮ่องกง ออสเตรเลีย กัมพูชา มาเลเซีย เมียนมาร์ อินโดนีเซีย เวียดนาม ฟิลิปปินส์ ลาว และหน่วยงานนานาชาติด้านการบินอื่น ๆ โดยโครงการดังกล่าวเป็นการดำเนินการร่วมด้าน ATFM กลุ่มใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก ตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นมา บวท. และหน่วยงานต่าง ๆ ที่เข้าร่วมโครงการได้ให้บริการ ATFM ในสถานการณ์ที่สนามบินหรือห้วงอากาศมีข้อจำกัดในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศ โดยไม่ทราบล่วงหน้าในหลายครั้ง และประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี ในปี 2562 – 2563 คณะทำงานย่อยด้านเทคนิค (Technical Sub-Group) ซึ่งจัดตั้งขึ้นภายใต้โครงการฯ เพื่อให้หน่วยงานต่าง ๆ ได้ร่วมกันจัดทำข้อกำหนดทางเทคนิคในการเชื่อมต่อระบบ ATFM ระหว่างกัน ผ่านการแลกเปลี่ยนข้อมูลในรูปแบบมาตรฐานสากล ยังได้ร่วมกันจัดทำเอกสารข้อกำหนดทางเทคนิคในการเชื่อมต่อระบบ ATFM ระหว่างประเทศ ผ่าน AFTN/AMHS (Aeronautical Fixed Telecommunication Network/Air Traffic Service Message Handling System) ขึ้น และเอกสารดังกล่าวยังได้รับความเห็นชอบ/การรับรองจากคณะทำงานด้านเทคนิคต่าง ๆ ภายใต้ ICAO APANPIRG ให้ใช้เป็นเอกสารอ้างอิงสำหรับภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก และได้รับการตีพิมพ์ในเว็บไซต์ ICAO Asia/Pacific แล้วด้วย

ตั้งแต่ที่มีการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ในปี 2563 เป็นต้นมา บวท. ร่วมกับหน่วยงานสมาชิกของ AMNAC ได้ริเริ่มใช้ประโยชน์จากช่องทางสื่อสารระหว่างหน่วยงานที่มีอยู่เดิม ในการแลกเปลี่ยน/แบ่งปันข้อมูลผลกระทบที่เกิดจากการแพร่ระบาดอย่างต่อเนื่องต่อการให้บริการบริหารจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) ในด้านต่าง ๆ ทั้งนี้ เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลภาพรวมล่าสุดของทั้งภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก ช่องทางการสื่อสารดังกล่าวยังได้ถูกขยายขอบเขตให้ครอบคลุมไม่เพียงแต่หน่วยงานสมาชิกของ AMANC เท่านั้น แต่ยังรวมถึงประเทศ/หน่วยงานอื่น ๆ ภายในภูมิภาคด้วย อนึ่ง บวท. ยังมีส่วนสำคัญในการรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการแลกเปลี่ยน/แบ่งปันกันผ่านช่องทางสื่อสารนี้ มาจัดทำเป็นเอกสารภาพรวมของทั้งภูมิภาค สำหรับตีพิมพ์ผ่านเว็บไซต์ของ ICAO Asia/Pacific Regional Office เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกิจการบินสามารถเข้าถึงข้อมูลนี้ได้โดยง่ายด้วย

(2) การดำเนินการด้านการบริหารจัดการข้อมูลทั้งระบบ (System-Wide Information Management: SWIM)

บวท. ร่วมเป็นสมาชิกและสนับสนุนการดำเนินการของ ICAO Asia/Pacific SWIM Task Force เพื่อจัดทำแผนการดำเนินการและข้อกำหนดต่าง ๆ ด้าน SWIM ของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก มาอย่างต่อเนื่อง โดยใน ปี 2562 แนวทางสำหรับการดำเนินการด้าน SWIM ที่ บวท. ร่วมกับ Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS) และ Federal Aviation Administration (FAA) จัดทำขึ้น ได้รับความเห็นชอบ/การรับรองจากคณะทำงานด้านเทคนิคต่าง ๆ ภายใต้ ICAO APANPIRG ให้ใช้เป็นแนวทางการดำเนินการของภูมิภาค (Philosophy and Roadmap for APAC SWIM Implementation) นอกจากนี้ รูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลเที่ยวบิน (Flight Information Exchange Model (FIXM) version 4.1 Extension) ที่ บวท. ได้จัดทำขึ้น เพื่อรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูล ATFM และการบูรณาการระหว่าง ATFM และ Airport-Collaborative Decision Making (ATFM/A-CDM Integration) ระหว่างประเทศ ยังได้รับความเห็นชอบ/การรับรองจาก APANPIRG ให้ใช้เป็นรูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลมาตรฐาน สำหรับใช้งานในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Regional FIXM Extension) พร้อมได้รับการตีพิมพ์ในเว็บไซต์ ICAO Asia/Pacific ด้วย อนึ่ง FIXM version 4.1 Extension ที่จัดทำขึ้นดังกล่าว ยังได้รับการพิจารณาโดย FIXM Change Control Board ซึ่งเป็นผู้ดูแลการพัฒนา FIXM ของโลก และได้ตีพิมพ์ลงในเว็บไซต์ทางการ FIXM (www.fixm.aero) เพื่อให้ผู้ใช้งาน FIXM ทั่วโลก สามารถนำไปใช้งานได้ เรียบร้อยแล้วเช่นกัน

สำหรับปี 2563 – 2565 บวท. ยังคงดำเนินการพัฒนาองค์ประกอบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ SWIM อย่างต่อเนื่อง และได้ดำเนินการแล้วเสร็จในหลายส่วน อาทิ การพัฒนาและทดสอบโครงสร้างพื้นฐาน

ด้านบริการความมั่นคงทางไซเบอร์ (Security Service) สำหรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่าน SWIM เพื่อทดลอง/ทดสอบตามแนวคิด International Aviation Trust Framework (IATF) ของ ICAO ที่ ICAO อยู่ในระหว่างพัฒนารายละเอียด เพื่อใช้เป็นมาตรฐานการดำเนินการด้านนี้สำหรับรัฐภาคี การพัฒนาและทดสอบ Asia/Pacific Regional FIXM version 4.2 Extension เพื่อปรับปรุง Extension ให้สอดคล้องกับ FIXM เวอร์ชันล่าสุด ที่ใช้งานในระดับสากล และให้พร้อมรองรับการปฏิบัติการตามแนวคิดการบริหารจราจรทางอากาศยุคใหม่ เช่น Flight and Flow Information for a Collaborative Environment (FF-ICE), Trajectory-Based Operation (TBO) เป็นต้น

นอกจากนี้ ในปี 2565 บวท. ยังประสบความสำเร็จในการผลักดันผ่านเวทีต่าง ๆ ของ ICAO ให้มีการกำหนดกรอบเวลา (ปี 2567 - ปี 2573) ในการพัฒนา/นำ SWIM เข้าใช้งานในภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิกให้แล้วเสร็จ รวมทั้งให้มีการบรรจุ SWIM เป็นส่วนหนึ่งของแผนบริการการเดินอากาศอย่างไร้รอยต่อของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (Asia/Pacific Seamless ANS Plan) ฉบับแก้ไขครั้งที่ 4 (Version 4.0) ซึ่งมีกำหนดจะตีพิมพ์ในปี 2565 เพื่อให้ภูมิภาคฯ รัฐภาคี และหน่วยงานด้านกิจการบินมีกรอบ/แผนการดำเนินงานด้าน SWIM ที่เป็นรูปธรรม

(3) การพัฒนาไปสู่การให้บริการเดินอากาศตามขีดความสามารถของระบบการบิน (Performance-Based Air Navigation)

- การปฏิบัติการตามแนวคิด Flight and Flow Information for a Collaborative Environment (FF-ICE)

  ในปี 2563 บวท. ประสบความสำเร็จในการผลักดันให้มีการบรรจุการดำเนินการต่าง ๆ ตามแนวคิด FF-ICE ในแผนแม่บทการเดินอากาศของอาเซียน (ASEAN Air Navigation Service Master Plan) ฉบับแก้ไขครั้งที่ 2 เพื่อให้การดำเนินการในภาพรวมของอาเซียนเป็นไปอย่างสอดคล้องสัมพันธ์กันอันจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่ออาเซียน

  นอกจากนี้ ในปี 2564 – 2565 บวท. ยังได้สาธิต/ทดสอบการปฏิบัติการตามแนวคิด FF-ICE Release 1 (FF-ICE/R1) ระหว่างประเทศ ร่วมกับ CAAS เพื่อทดสอบการปฏิบัติการตามแนวคิด FF-ICE ผ่านการแลกเปลี่ยน/บริหารจัดการข้อมูลตามแนวคิด SWIM อันเป็นการบูรณาการองค์ประกอบพื้นฐานของการปฏิบัติการในรูปแบบ TBO เข้าด้วยกัน แล้วเสร็จเรียบร้อยแล้วด้วย

- การปฏิบัติการในรูปแบบ Trajectory-Based Operation (TBO)

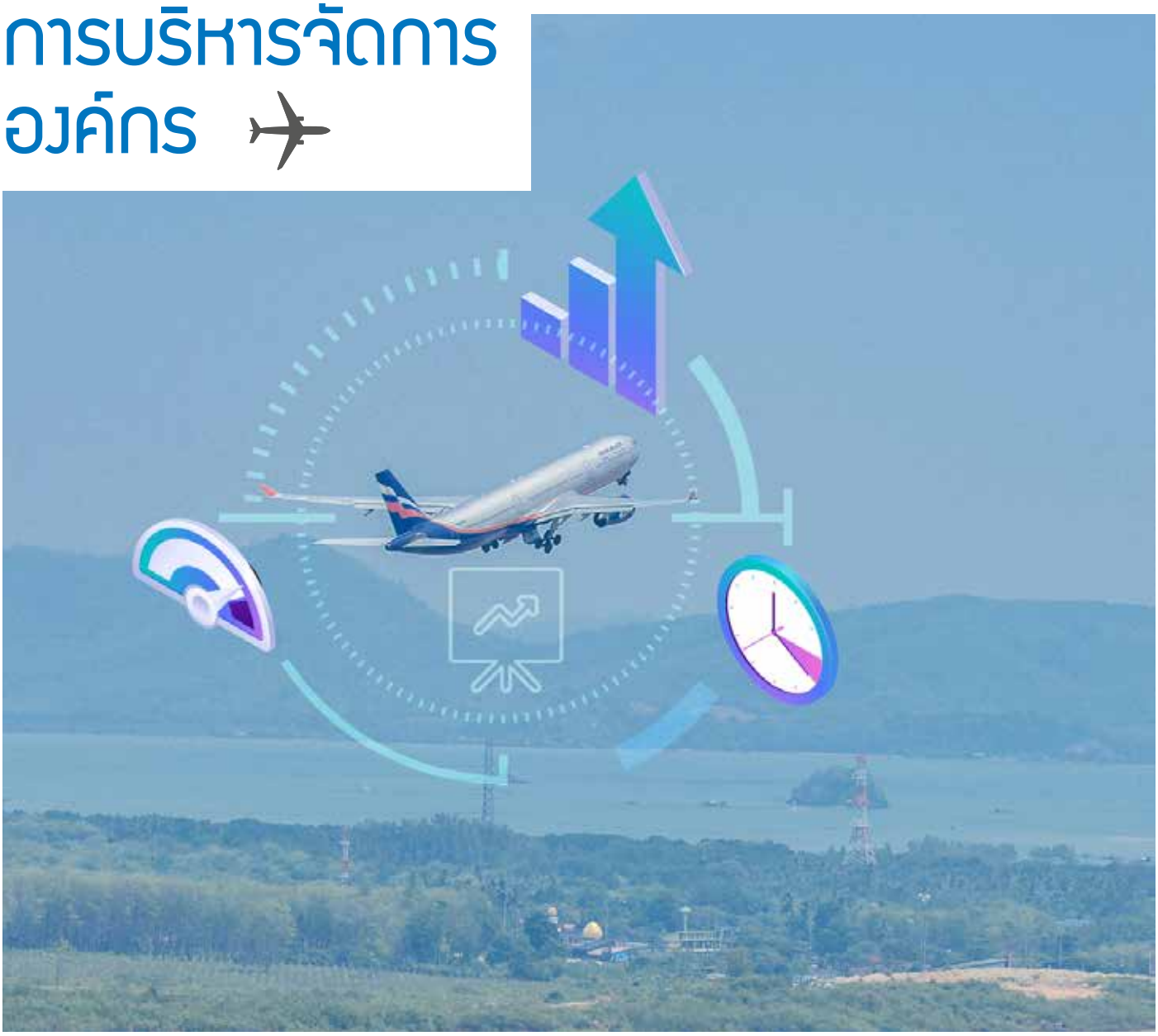
  บวท. ร่วมกับ FAA, CAAS, JCAB (Japan Civil Aviation Bureau) และ NAV CANADA ได้ร่วมกันจัดการสาธิต Multi-Regional TBO Demonstration ขึ้นในปี 2563 - 2565 เพื่อสาธิต/ทดลอง/ทดสอบการปฏิบัติการในรูปแบบ TBO อันเป็นการพัฒนา/ผลักดันแนวคิด TBO และองค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้มาซึ่งระบบจัดการจราจรทางอากาศ (ATM System) ที่เป็นไปตามวิสัยทัศน์ที่ได้ระบุไว้ในเอกสารแนวคิดเชิงปฏิบัติการในการจัดการจราจรทางอากาศในระดับสากล (ICAO Doc 9854 Global ATM Operational Concept: GATMOC) และแผนการเดินอากาศสากลของ ICAO (ICAO Global Air Navigation Plan: GANP) ในท้ายที่สุด โดยผลการสาธิต/ทดลอง/ทดสอบนี้ได้ถูกนำไปใช้ในการประเมินแนวทางในการวางแผนพัฒนาไปสู่การปฏิบัติการในรูปแบบ TBO รวมถึงได้ถูกนำเสนอต่อ ICAO เพื่อใช้ประกอบการจัดทำ/กำหนดมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ (Standards and Recommended Practices: SARPs) เอกสารอื่น ๆ ด้าน FF-ICE และ TBO รวมถึงแผนการเดินอากาศสากล โดยเฉพาะอย่างยิ่งส่วนแผนกลยุทธ์ Aviation System Block Upgrades (ASBUs) สำหรับรัฐภาคีนำไปใช้ต่อไป

(4) การจัดทำแผนการเดินอากาศสากลของ ICAO

ตั้งแต่ปี 2560 เป็นต้นมา บวท. ได้ร่วมเป็นหนึ่งในคณะผู้จัดทำแผนการเดินอากาศสากลของ ICAO โดยฉบับแก้ไขครั้งที่ 6 ซึ่งเป็นฉบับที่ใช้งานในปัจจุบัน ได้รับการรับรองจากที่ประชุมสมัชชาสมัยสามัญครั้งที่ 40 ของ ICAO (The 40th Session of the ICAO Assembly) ในปี 2562 เรียบร้อยแล้ว

ในปี 2565 บวท. ยังคงได้ร่วมจัดทำ/ปรับปรุงแผนการเดินอากาศสากล โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนแผนกลยุทธ์ ASBUs ผ่านคณะดังกล่าว ทั้งนี้ ฉบับแก้ไขครั้งที่ 7 ซึ่งเป็นฉบับล่าสุด จะถูกนำเสนอต่อที่ประชุมสมัชชาสมัยสามัญครั้งที่ 41 (The 41 Session of the ICAO Assembly) ในช่วงเดือนกันยายน - ตุลาคม 2565 เพื่อขอรับการรับรองสำหรับภูมิภาคและรัฐภาคีใช้อ้างอิงในการวางแผนพัฒนาการเดินอากาศระดับภูมิภาคและระดับประเทศ ตามลำดับต่อไป

การบริหารจัดการองค์กร



การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน

บวท. ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการบริหารจัดการความเสี่ยงสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2562 หลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 และหลักเกณฑ์/แนวปฏิบัติเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ปี 2555 ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) รวมถึงได้พัฒนาระบบการบริหารความเสี่ยงและกระบวนการทำงาน เพื่อให้เป็นตามหลักเกณฑ์คู่มือการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบการประเมินผลใหม่ (SE-AM) ประกอบกับแนวทางการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร และการควบคุมภายในตาม COSO (The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission)

โครงสร้างการบริหารความเสี่ยงของ บวท. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและคณะอนุกรรมการบริหารความเสี่ยงและผลลัพธ์องค์กร มีการกำกับดูแลระบบการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน รวมถึงสนับสนุนการนำนโยบาย GRC ไปสู่การปฏิบัติ พร้อมกับสื่อสารวัฒนธรรมสนับสนุนความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กรให้เกิดเป็นพฤติกรรมที่พึงประสงค์ เพื่อสนับสนุนให้บรรลุเป้าหมายของ บวท.

การบริหารความเสี่ยงองค์กรได้บูรณาการกับการจัดทำยุทธศาสตร์ และเชื่อมโยงไปถึงการปฏิบัติงาน เพื่อต่อยอดและสร้างมูลค่าให้กับ บวท. ภายใต้ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) ซึ่งเป็นเครื่องมือตัดสินใจในการดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างสมเหตุสมผล

ปี 2565 บวท. ได้ติดตามผลการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในเกี่ยวกับแนวโน้มและผลกระทบที่มีนัยสำคัญ ที่อาจส่งผลกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์เป้าหมายของ บวท. ตามที่กำหนดไว้ในแผนหลักการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ประจำปี 2565 ซึ่งได้มีการทบทวนระหว่างปี เพื่อให้สอดคล้องกับผลการดำเนินงานและสภาพแวดล้อมที่เกิดขึ้น โดยสามารถสรุปได้ ดังนี้

1. ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk)

บวท. ได้บริหารความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ในด้านมาตรฐานความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยทางการบิน การดำเนินโครงการตามนโยบายภาครัฐ รวมถึงการผลักดันให้เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม ซึ่ง บวท. ได้มีการบริหารความเสี่ยงโดยกำหนดแผนจัดการความเสี่ยงเพื่อลดระดับความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ให้เป็นไปตามกรอบเวลาที่กำหนดไว้

2. ความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน (Operational Risk)

ความเสี่ยงด้านการดำเนินงานให้ความสำคัญในด้านการให้บริการการเดินอากาศที่สอดคล้องกับความต้องการอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ความพร้อมใช้งานของระบบอุปกรณ์ เทคโนโลยี และความพร้อมของบุคลากรทั้งขีดความสามารถและอัตรากำลัง โดยผลการประเมินในภาพรวมพบว่า อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ซึ่งมีการติดตามผลการดำเนินการตามมาตรการควบคุมความเสี่ยงที่กำหนด รวมทั้งแนวทางแก้ไข หรือมาตรการเพิ่มเติมระยะสั้น และระยะยาว เพื่อการปรับปรุงการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องในปีงบประมาณ 2565

3. ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk)

บวท. มีการติดตาม เฝ้าระวังความเสี่ยงจากสถานการณ์ต่าง ๆ ที่อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบินอันเป็นผลต่อรายได้ โดยในปีงบประมาณ 2564-2565 เกิดสถานการณ์ปริมาณเที่ยวบินไม่เป็นไปตามคาดการณ์ โดยเกิดจากปัจจัยโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทั้งนี้ บวท. มีการติดตามสถานการณ์อย่างต่อเนื่อง พร้อมจัดเตรียมมาตรการในการรองรับในทุกมิติ อย่างไรก็ตาม บวท. ยังคงมีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย ส่งผลกระทบต่อสถานะทางการเงินของ บวท. ในปี 2564-2565 ซึ่งมีแนวโน้มที่อาจส่งผลกระทบต่อเนื่องไปถึงปี 2566 ปัจจุบัน บวท. ได้ดำเนินมาตรการทางการเงินเพื่อปรับลดค่าใช้จ่ายทั้งด้านบริหารงานและบุคลากร โดยไม่ให้กระทบกับภารกิจและความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศ เพื่อให้เกิดสภาพคล่องทางการเงินของ บวท. ซึ่งคาดว่าจะเริ่มเข้าสู่สภาวะปกติในปี 2567

4. ความเสี่ยงด้านมาตรฐานและกฎระเบียบ (Compliance Risk)

ในปีงบประมาณ 2565 บวท. ได้ยึดมั่นและปฏิบัติงานภายใต้มาตรฐานการให้บริการจราจรทางอากาศ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งเรื่องกฎหมายทั่วไป และกฎหมายการบิน สอดคล้องกับการปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาล ซึ่งมีการกำหนดมาตรการและนำไปใช้งานเพื่อควบคุมให้ไม่เกิดผลกระทบที่รุนแรง ส่งผลให้ระดับความเสี่ยงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management)

บวท. ดำเนินระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) ภายใต้มาตรฐาน ISO 22301 ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2562 และในปีงบประมาณ 2564 บวท. ยังคงมีการดำเนินกิจกรรมตามมาตรฐาน ISO 22301 อย่างต่อเนื่อง โดยครอบคลุม 12 พื้นที่ แบ่งออกเป็นส่วนกลาง 3 พื้นที่ (ทุ่งมหาเมฆ สุวรรณภูมิ ดอนเมือง) และส่วนภูมิภาค 9 แห่ง ภายใต้ขอบข่ายการให้บริการจราจรทางอากาศ และบริการข้อมูลข่าวสารการเดินอากาศ

โครงสร้างของคณะกรรมการและความรับผิดชอบ

ตามข้อบังคับของ บวท. ข้อ 33 กำหนดให้กรรมการของ บวท. ประกอบด้วยบุคคลไม่น้อยกว่า 3 คน และการเข้าดำรงตำแหน่งของกรรมการเป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 39 ดังนี้

(1) รัฐบาลไทยมีสิทธิเสนอชื่อกรรมการของ บวท. และให้แต่งตั้งผู้ที่รัฐบาลไทยเสนอชื่อนั้นเป็นกรรมการ ทั้งนี้ให้ผู้หนึ่งในบรรดากรรมการที่รัฐบาลเสนอชื่อนั้นเป็นประธานกรรมการ

(2) ผู้ถือหุ้น ข. มีสิทธิเสนอชื่อกรรมการสองคน และให้แต่งตั้งผู้ถูกเสนอชื่อสองคนนี้เป็นกรรมการ

เมื่อมีการประชุมสามัญครั้งแรกในปีทุก ๆ ปีต่อไปก็ดี กรรมการต้องออกจากตำแหน่งโดยจำนวนหนึ่งในสามของจำนวนกรรมการทั้งหมด ซึ่งกรรมการผู้ออกไปนั้นจะเลือกเข้ารับตำแหน่งอีกก็ได้ ซึ่งผู้มีอำนาจแต่งตั้ง คือ ที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้น เว้นแต่กรณีตำแหน่งว่างลงในคณะกรรมการเพราะเหตุอื่น นอกจากถึงคราวออกตามวาระแล้ว กรรมการที่เหลือจะเลือกผู้อื่นตั้งขึ้นใหม่ให้เต็มที่ว่างก็ได้ แต่บุคคลที่ได้เป็นกรรมการใหม่เช่นนั้น จะอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่ากำหนดเวลาที่กรรมการผู้ออกไปนั้นชอบที่จะอยู่ได้

รายนามคณะกรรมการบริษัทฯ ในปีงบประมาณ 2565

ณ วันที่ 30 กันยายน ปีงบประมาณ 2565 กรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย กรรมการ 11 คน ดังนี้

1. นายระพี ผ่องบุพกิจ

ประธานกรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2564 และได้รับแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2564)

อายุ 62 ปี

ตำแหน่ง ข้าราชการบำนาญ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย

การศึกษา

- ปริญญาตรี รัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้ว่าราชการจังหวัดฉะเชิงเทรา
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงมหาดไทย
- ผู้ว่าราชการจังหวัดนครสวรรค์
- ผู้ว่าราชการจังหวัดพิษณุโลก
- ผู้ว่าราชการจังหวัดหนองบัวลำภู

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านกฎหมาย
- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ
- ด้านวิศวกรรม

การดำรงตำแหน่งอื่น

- ประธานกรรมการบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
- อนุกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ (ป.ป.ท.) กลั่นกรองฯ คณะที่ 2
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง ความเชี่ยวชาญสาขาการบริหารจัดการองค์กร

2. นายพรชัย ฐีระเวช

รองประธานกรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 โดยได้รับแต่งตั้งเป็นรองประธานกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2564)

อายุ 54 ปี

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง

การศึกษา

- ปริญญาตรี บัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท รัฐศาสตร์ (บริหารรัฐกิจ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ (การเงิน), Notre Dame De Namur University, U.S.A.
- ปริญญาเอก ครุศาสตร์ (การศึกษานอกระบบโรงเรียน) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาเอก การจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- รองปลัดกระทรวงการคลัง กระทรวงการคลัง
- ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการเงิน สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง

การอบรม

- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 64
- หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 40 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 227 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้บริหารระดับสูง (รอส.) รุ่นที่ 6
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาลัยตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 26
- หลักสูตรนักบริหารการงบประมาณระดับสูง (นงส.) รุ่นที่ 4 สำนักงบประมาณ
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้บริหารส่วนราชการ (นบส.2) รุ่นที่ 8 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการการเงิน
- ด้านบริหารจัดการองค์กร

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย
- ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- กรรมการบริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
- ประธานกรรมการในคณะกรรมการสถาบันคุ้มครองเงินฝาก
- กรรมการในคณะกรรมการธนาคารแห่งประเทศไทย
- กรรมการในคณะกรรมการนโยบายสถาบันการเงิน
- กรรมการในคณะกรรมการกำกับตลาดทุน
- รองประธานกรรมการมูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง ความเชี่ยวชาญสาขาการเงิน สาขาบริหารจัดการภาครัฐ และสาขาเศรษฐศาสตร์

3. นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ

กรรมการบริษัทฯ

(ได้รับแต่งตั้งเมื่อวันที่ 22 มกราคม 2564 ซึ่งคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) เห็นชอบ เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2564)

อายุ 57 ปี

ตำแหน่ง รองประธานกรรมการ/ประธานคณะผู้บริหาร/กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

การศึกษา

- ปริญญาตรี พาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- รองผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส ฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
- หัวหน้าฝูงบินแอร์บัส 319/320 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
- รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด
- รองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายวางแผน บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด

การอบรม

- หลักสูตร Senior Executive Program สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ (SASIN) รุ่นที่ 13 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) รุ่นที่ 24 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ. 54)
- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) รุ่นที่ 13 วิทยาลัยการยุติธรรม สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรร
- หลักสูตรนักบินพาณิชย์ สถาบันการบินพลเรือน
- หลักสูตรวิทยาลัยตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 16
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 100 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 241 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Boards That Make a Difference (BMD) รุ่นที่ 9 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ

การดำรงตำแหน่งอื่น

- นายกสมาคม สายการบินประเทศไทย
- ประธานกรรมการบริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท ครัวการบินกรุงเทพ จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท ครัวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท บีเอซีกูร์เมท์ เฮาส์ จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิร์ดไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท ครัวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท ครัวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท กูร์เมท์ พรีโม่ จำกัด
- กรรมการบริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด
- กรรมการบริษัท ควอลลิตี้ ดิลิเชียส จำกัด
- กรรมการบริษัท ควอลลิตี้ ดิลิเชียส แอนด์ เชฟ แมน จำกัด
- กรรมการบริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด
- กรรมการบริษัท บางกอก มีเดียแอนด์ บรอดคาสติ้ง จำกัด

- กรรมการบริษัท สินสหกล จำกัด
- นักบินที่ 1 ประจำฝูงบิน Airbus 319/320 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

4. เรือโท สุพจน์ เจริญสุข

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565)

อายุ 58 ปี

ตำแหน่ง ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมไฟฟ้า โรงเรียนนายเรือ

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัยและรับรองคุณภาพองค์กร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- รองผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการสนับสนุนการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานลูกเรือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ
- ด้านวิศวกรรม

5. นางจันทิรา บุรุษพัฒน์

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2564 และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2565 โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่งเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565)

อายุ 58 ปี

ตำแหน่ง ผู้ตรวจราชการ กระทรวงคมนาคม

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์ สาขาเศรษฐศาสตร์การเกษตร มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ปริญญาโท ศิลปศาสตร์ สาขาสังคมศาสตร์เพื่อพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก
- ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5
- ผู้ตรวจราชการกรมการขนส่งทางบก

การอบรม

- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 62
- หลักสูตร Board Essentials Program (BEP) รุ่นที่ 1 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (ส.นบส) รุ่นที่ 9 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตยสำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 19 สถาบันพระปกเกล้า

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร

การดำรงตำแหน่งอื่น

- ประธานกรรมการสถาบันการบินพลเรือน
- กรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

6. นางสาวเพียงออ เลาหะวิไลย

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2564)

อายุ 58 ปี

ตำแหน่ง อาจารย์ประจำวิทยาลัยนานาชาตินวัตกรรมดิจิทัล มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

การศึกษา

- ปริญญาตรี รัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ (International Business) Seoul National University, Seoul, Republic of Korea
- ปริญญาเอก วิทยาศาสตร์ (Ph.D in Knowledge Management) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- ผู้อำนวยการศูนย์ Sister Cities Research Center วิทยาลัยนานาชาตินวัตกรรมดิจิทัล มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- KEC Corporation, Republic of Korea (บริหารจัดการ Affiliate ในประเทศไทย)

การอบรมหลักสูตร

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 307 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงขององค์กรกำกับดูแล (Regulator) รัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน รุ่นที่ 24 สถาบันพระปกเกล้า

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการบริษัท ขนส่ง จำกัด
- กรรมการสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน)
- กรรมการบริษัท เยเนอรัล ฮอสปิตัล โปรดัคส์ จำกัด (มหาชน)
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง ความเชี่ยวชาญสาขาการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ สาขาการบริหารจัดการองค์กร และสาขาการจัดการนวัตกรรม การจัดการความรู้ และ startup

7. พลอากาศเอก คงศักดิ์ จันทรโสภา

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565)

อายุ 59 ปี

ตำแหน่ง ผู้บัญชาการกรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์ สาขาวิศวกรรมอากาศยาน (เกียรตินิยมอันดับ 1)

โรงเรียนนายเรืออากาศ รุ่นที่ 29

- ศิษย์การบิน รุ่น น. 79-29-1
- โรงเรียนนายทหารชั้นผู้บังคับฝูง รุ่นที่ 76
- โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ รุ่นที่ 40
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 59
- ปริญญาโท ศิลปศาสตร์ สาขารัฐศาสตร์และการบริหาร มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประสบการณ์การทำงาน

- ที่ปรึกษาสถาบันป้องกันประเทศ กองทัพไทย
- รองเสนาธิการทหารอากาศ (ฝ่ายการข่าว)
- เจ้ากรมข่าวทหารอากาศ
- รองเจ้ากรมข่าวทหารอากาศ

การอบรม

- หลักสูตรฝึกอบรมพัฒนาสัมพันธ์ระดับผู้บริหาร กองทัพอากาศ รุ่นที่ 9
- หลักสูตรการบริหารจัดการความมั่นคงแห่งชาติ รุ่นที่ 7
- หลักสูตรอบรมการเจรจาต่อรอง (Oxford Program on Negotiation)
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 29

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านคมนาคมและการขนส่งทางอากาศ
- ด้านวิศวกรรม

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการสถาบันการบินพลเรือน

8. นางพงษ์สวาท กายอรุณสุทธิ์

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 และครบวาระการดำรงตำแหน่ง เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2565 โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่ง เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565)

อายุ 55 ปี

ตำแหน่ง ปลัดกระทรวงยุติธรรม

การศึกษา

- ปริญญาตรี นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- กรรมการกฤษฎีกา คณะที่ 2
- กรรมการในคณะกรรมการพัฒนากฎหมาย
- ผู้อำนวยการสำนักงานปฏิรูปประเทศ ยุทธศาสตร์ชาติ และการสร้างความสามัคคีปรองดอง (รักษาราชการแทน)
- รองเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา
- กรรมการร่างกฎหมายประจำ

การอบรม

- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 63
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม (นบส.1) รุ่นที่ 82 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- หลักสูตรผู้บริหารงานด้านกฎหมายภาครัฐระดับสูง (บกส.) รุ่นที่ 5 สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
- หลักสูตรโฆษกกระทรวง สำนักนายกรัฐมนตรี
- หลักสูตรนักบริหารงานงบประมาณระดับสูง (นงส.) รุ่นที่ 6 สำนักงบประมาณ

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านกฎหมาย

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- กรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขากฎหมาย สาขาบริหารจัดการองค์กร และสาขาความมั่นคง

9. นายอนุกูล แต้มประเสริฐ

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565)

อายุ 62 ปี

ตำแหน่ง ประธานบริหาร มูลนิธิสถาบันเพื่อพัฒนานวัตกรรม

การศึกษา

- ปริญญาตรี เกษตรศาสตร์ สาขาพืชสวน มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาโท สาขาเอกวิชาโทรคมนาคม Memphis State University, U.S.A.
- ปริญญาเอก สาขาวิชาบริหารจัดการความรู้ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ประสบการณ์การทำงาน

- อาจารย์ วิทยาลัยนานาชาตินวัตกรรมดิจิทัล มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ประธานกรรมการบริหารหลักสูตร ปริญญาโท ปริญญาเอก
- รับผิดชอบการเรียนการสอน Internet of Things, Advanced ERP, e-Tourism และอื่น ๆ
- รับผิดชอบงานศึกษา ค้นคว้า วิจัย IOT, Deep Learning และอื่น ๆ

การอบรม

- Block Chain Technologies

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านวิศวกรรม

การดำรงตำแหน่งอื่น

- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง ความเชี่ยวชาญสาขาการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ และสาขาบริหารจัดการภาครัฐ

10. นางพิมพร โอวาสิทธิ์

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 16 กันยายน 2565)

อายุ 63 ปี

ตำแหน่ง ข้าราชการบำนาญ สำนักงบประมาณ

การศึกษา

- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจ (การบัญชี) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาโท พัฒนบริหารศาสตร์ (รัฐประศาสนศาสตร์) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประสบการณ์การทำงาน

- รองผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
- ที่ปรึกษาสำนักงบประมาณ
- ผู้อำนวยการกองจัดทำงบประมาณด้านความมั่นคง 1 สำนักงบประมาณ
- ผู้อำนวยการสำนักงานผู้อำนวยการ สำนักงบประมาณ

การอบรม

- หลักสูตรป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 57
- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง หลักสูตรที่ 1 (นบส.) รุ่นที่ 83 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการเงิน
- ด้านบัญชี

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการบริษัท ขนส่ง จำกัด

- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิในคณะกรรมการบริหารทุนหมุนเวียนการบริหารจัดการเหรียญกษาปณ์ทรัพย์สินมีค่าของแผ่นดินและการทำของ
- กรรมการอัยการผู้ทรงคุณวุฒิ
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง ความเชี่ยวชาญสาขาการเงิน

11. นายณพศิษฏ์ จักรพิทักษ์

กรรมการบริษัทฯ

(ได้รับแต่งตั้งเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565 ซึ่งคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) เห็นชอบเมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2565)

อายุ 57 ปี

ตำแหน่ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ปริญญาเอก Electronic and Electrical Engineering, University of Strathclyde, Scotland

ประสบการณ์การทำงาน

- คณบดี วิทยาลัยนานาชาตินวัตกรรมดิจิทัล มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านวิศวกรรม

การดำรงตำแหน่งอื่น

- กรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย ทาฟ่า โอเปอร์เรเตอร์ จำกัด
- กรรมการมูลนิธิสถาบันเพื่อพัฒนานวัตกรรม
- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง ความเชี่ยวชาญ สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ สาขาบริหารจัดการองค์กร และสาขาวิศวกรรม

กรรมการบริษัทฯ ที่มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีงบประมาณ 2565

1. นายปฐม เฉลยวาเรศ

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2564 และพ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2564)

อายุ 60 ปี

ตำแหน่ง ข้าราชการบำนาญ กระทรวงคมนาคม

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
- ปริญญาโท วิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมโยธา จุฬาลงกรณ์วิทยาลัย
- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตร์ (เกียรตินิยม) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- อธิบดีกรมทางหลวงชนบท
- รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท
- ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวงชนบท
- ผู้เชี่ยวชาญวิชาชีพเฉพาะด้านวิศวกรรมโยธา (ด้านการก่อสร้างสะพาน) สำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวงชนบท
- วิศวกรวิชาชีพ 9 วช. (วิศวกรรมโยธา) สำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวงชนบท

การอบรม

- หลักสูตรจิตอาสา 904 หลักสูตรประจำรุ่นที่ 2/2561 “เป็นเบ้า เป็นแม่พิมพ์”
- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 54
- หลักสูตรนักปกครองระดับสูง (นปส.) รุ่นที่ 56 สถาบันดำรงราชานุภาพ

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านวิศวกรรม

การดำรงตำแหน่งอื่น

- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจของกระทรวงการคลัง ความเชี่ยวชาญ สาขาบริหารจัดการภาครัฐ สาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ และสาขาวิศวกรรม

2. นายอมร พิมานมาศ

กรรมการบริษัทฯ

(ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2562 และครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2565)

อายุ 48 ปี

ตำแหน่ง ศาสตราจารย์ได้รับเงินประจำตำแหน่งสูงขึ้น ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ สาขาโยธา (เกียรตินิยมอันดับ 1) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท วิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น
- ปริญญาโท ด้านการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล
- ปริญญาเอก วิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น

ประสบการณ์/ประวัติการทำงาน

- นายกสมาคมวิศวกรโครงสร้างไทย
- นายกสมาคมแบบจำลองสารสนเทศอาคาร
- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ มูลนิธินายช่างไทยใจอาสา
- กรรมการสภาวิชาการผู้ทรงคุณวุฒิ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร

การอบรม

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 276 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL) รุ่นที่ 16 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Strategic Board Master Class (SBM) รุ่นที่ 6 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Financial Statement for Directors (FSD) รุ่นที่ 39 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 34 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร IT Governance and Cyber Resilience Program รุ่นที่ 13 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

ความเชี่ยวชาญ

- ด้านการบริหารจัดการองค์กร
- ด้านวิศวกรรมสาขาวิศวกรรมโยธา
- ด้านการวิเคราะห์ข้อมูล

การดำรงตำแหน่งอื่น

- อยู่ในบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ความเชี่ยวชาญสาขาคมนาคมและการขนส่ง สาขาวิศวกรรม และสาขาเทคโนโลยีสารสนเทศ

รายการที่เกี่ยวโยงกัน (Connected Transactions) ของกรรมการที่มีกับ บวท.

ในปีงบประมาณ 2565 กรรมการบริษัทฯ ไม่มีรายการที่เกี่ยวโยงกัน (Connected Transactions) รวมทั้งไม่มีการถือหุ้นใน บวท. หรือถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น) ในสัดส่วนที่มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่ บวท. มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด

สำหรับรายการจัดซื้อ/จัดจ้างที่ทำสัญญากับ บวท. วงเงินตั้งแต่ 100 ล้านบาทขึ้นไป ไม่มีคู่สัญญาใดที่ เกี่ยวข้องกับกรรมการบริษัทฯ ทั้งในนาม บวท. ที่เป็นผู้บริหาร หรือผู้ถือหุ้น

บทบาทและการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ 2565 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบนโยบายกำกับดูแลการดำเนินงานของ บวท. และมีบทบาทสำคัญในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาองค์กรให้สอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐและวิสัยทัศน์ของ บวท. ซึ่งกำหนดว่า “เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน” โดยแนวปฏิบัติได้แต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เข้าไปมีส่วนร่วมในการดำเนินการในคณะกรรมการชุดต่าง ๆ อย่างเพียงพอ และเหมาะสมตามประสบการณ์และความเชี่ยวชาญของแต่ละบุคคล เพื่อช่วยศึกษากลั่นกรองงานตามความจำเป็น ได้แก่

1. คณะกรรมการบริหาร
2. คณะกรรมการตรวจสอบ
3. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
4. คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน
5. คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม
6. คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ
7. คณะกรรมการจัดการนวัตกรรม
8. คณะกรรมการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล
9. คณะกรรมการพัฒนาเทคโนโลยีด้านบริการการเดินอากาศ
10. คณะกรรมการคัดเลือก/สรรหาผู้บริหาร ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
11. คณะกรรมการสรรหากรรมการผู้อำนวยการใหญ่
12. คณะอนุกรรมการพิจารณาผลตอบแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

พร้อมนี้ ได้ประกาศรายชื่อกรรมการอิสระ จำนวน 5 คน

บวท. จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างเป็นทางการ ณ ที่ทำการบริษัทฯ และผ่านระบบสื่ออิเล็กทรอนิกส์ตลอดปีเป็นประจำอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง เพื่อมอบนโยบายการดำเนินงาน กำกับดูแล และติดตามการดำเนินงาน กำกับดูแล และติดตามผลอย่างสม่ำเสมอ โดยอาจมีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯเพิ่มเติมตามความจำเป็นตามที่ได้เปิดเผยในรายงานประจำปี เพื่อกรรมการบริษัทฯ จะได้ปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบของตนเองได้อย่างครบถ้วนถูกต้อง ในการประชุมแต่ละครั้ง บวท. ได้ส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมในรูปแบบของเอกสารและทางระบบสารสนเทศคณะกรรมการบริษัทฯ ให้กับกรรมการบริษัทฯ ล่วงหน้าก่อนการประชุมประมาณ 7 วันทำการ

ภายหลังการประชุม บวท. ได้จดบันทึกรายงานการประชุมไว้เป็นลายลักษณ์อักษร โดยจัดเก็บไว้พร้อมให้กรรมการบริษัทฯ และผู้เกี่ยวข้องตรวจสอบได้ และส่งบันทึกรายงานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้น ก. (กระทรวงการคลังและกระทรวงคมนาคม) พร้อมจัดทำสรุปมติการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ส่งให้กับผู้ถือหุ้น ข. (สายการบินต่าง ๆ) ได้รับทราบการประชุมดังกล่าวทุกครั้งเป็นประจำทุกเดือนเผยแพร่ลงในเว็บไซต์สำหรับสายการบินผู้ถือหุ้น ข. ของ บวท.

การประเมินตนเองของกรรมการบริษัทฯ

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดให้มีการประเมินตนเองของคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อช่วยในการทำหน้าที่กำหนดทิศทางเชิงกลยุทธ์ของรัฐวิสาหกิจ และในการทำหน้าที่กำกับดูแลความสำเร็จของฝ่ายจัดการได้อย่างแท้จริง รวมถึงใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยสม่ำเสมอ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยการประเมินผลคณะกรรมการบริษัทฯ จัดทำทุก 6 เดือน และได้มีการปรับปรุงและพัฒนาแบบการประเมินผล

คณะกรรมการบริษัทฯ ให้มีความเหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ ในปัจจุบัน เพื่อให้สอดคล้องกับคู่มือการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจแบบใหม่ ประจำปี 2563 ของสำนักงานนโยบายรัฐวิสาหกิจ แบบประเมินผลมี 2 รูปแบบ ได้แก่

1. **การประเมินตนเองรายบุคคล** ตามหลักปฏิบัติที่ดี (Best Practices) ได้ให้ความสำคัญต่อเกณฑ์การประเมิน 6 หมวด ซึ่งได้กำหนดไว้ในแบบประเมิน ได้แก่ 1) ความโดดเด่นในความรู้ความสามารถ 2) ความเป็นอิสระ 3) ความเตรียมพร้อมในการปฏิบัติภารกิจ 4) ความเอาใจใส่ต่อหน้าที่และความรับผิดชอบ 5) การปฏิบัติหน้าที่ในคณะกรรมการ และ 6) การมีวิสัยทัศน์ในการสร้างมูลค่าเพิ่มแก่กิจการในระยะยาว ซึ่งผลการประเมินอยู่ในระดับดีเยี่ยม
2. **การประเมินตนเองรายคณะ** ประกอบด้วยหัวข้อในการประเมิน จำนวน 6 หมวด ได้แก่ 1) โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ 2) บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ 3) แนวปฏิบัติของคณะกรรมการ 4) การสื่อสารของคณะกรรมการ 5) ความสัมพันธ์ของคณะกรรมการกับฝ่ายบริหาร และ 6) การจัดเตรียมและดำเนินการประชุม
   ซึ่งผลการประเมินอยู่ในระดับดีเยี่ยม สรุปได้ดังนี้

รูปแบบประเมิน	ครั้งที่ 1 (ตุลาคม 2564 - มีนาคม 2565)		ครั้งที่ 2 (เมษายน - กันยายน 2565)	
	คะแนน	เกณฑ์	คะแนน	เกณฑ์
รายบุคคล	137.25	ดีเยี่ยม	136.40	ดีเยี่ยม
รายคณะ	164.75	ดีเยี่ยม	164.00	ดีเยี่ยม

การพัฒนาความรู้และทักษะกรรมการบริษัทฯ

บวท. ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาและเพิ่มพูนศักยภาพของกรรมการบริษัทฯ โดยมีการกำหนดแผนในการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลกิจการของกรรมการ เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัทฯ ครบถ้วนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ส่งผลให้การดำเนินงานของ บวท. บรรลุวิสัยทัศน์และเป้าหมายที่กำหนดอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเป็นไปตามหลักเกณฑ์การประเมินผลรัฐวิสาหกิจใหม่ (State Enterprise Assessment Model : SE-AM) และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี กรรมการบริษัทฯ ได้เข้ารับการอบรม/สัมมนาหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับบทบาทและหน้าที่ ซึ่งจัดขึ้นโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย สถาบันพระปกเกล้า รวมทั้งได้ร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของ บวท. อย่างต่อเนื่อง เช่น การเดินทางร่วมกิจกรรมการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) กิจกรรมด้านการพัฒนานวัตกรรม การเดินทางตรวจเยี่ยม ดูงานการปฏิบัติงานจริง ณ ศูนย์ควบคุมการบินภูมิภาค และหอบังคับการบินลูกข่าย เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจในภารกิจของ บวท. ยิ่งขึ้น

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

บวท. จัดปฐมนิเทศกรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ และนำเสนอข้อมูลขององค์กรและการบรรยายภารกิจหลักของ บวท. ที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัทฯ โดยข้อมูลที่นำเสนอต่อกรรมการบริษัทฯ ได้แก่

1. เอกสารข้อมูล บวท. ประกอบด้วย หนังสือบริคณห์สนธิ ข้อบังคับของ บวท. และข้อมูลองค์กร ได้แก่ ประวัติ บวท. ผู้ถือหุ้น นโยบาย วิสัยทัศน์และพันธกิจ ค่านิยม ภารกิจ หน้าที่ ความรับผิดชอบ โครงสร้าง การบริหารงาน บุคลากร ผลประกอบการ ข้อมูลด้านการเงินของ บวท. แผนวิสาหกิจ โครงการและการดำเนินงานที่สำคัญ
2. เอกสารข้อมูลสำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย รายนามคณะกรรมการบริษัทฯ องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ การดำรงตำแหน่งของ คณะกรรมการ การประชุม เบี้ยประชุมคณะกรรมการฯ รายนามคณะกรรมการคณะต่าง ๆ และอำนาจหน้าที่ รายชื่อกรรมการอิสระ การประเมินผลกรรมการ การเข้าเป็นผู้ถือหุ้นของสายการบิน และการยื่นบัญชีแสดงรายการทรัพย์สินและหนี้สิน ตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. 2561 พร้อมด้วยกฎหมายและคู่มือการอนุญาต/อนุมัติ เช่น กฎหมาย กฎกระทรวง พระราชบัญญัติ และข้อมูลการใช้ระบบสารสนเทศสำหรับกรรมการบริษัทฯ
3. หนังสือแจ้งการแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการและกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดต่าง ๆ เพื่อให้ได้รับทราบองค์ประกอบของคณะกรรมการ

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ 2565 กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน บวท. มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2564 – 21 พฤศจิกายน 2564 ประกอบด้วย
  1. นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ
  2. นางจันทิรา บุรุษพัฒน์

- ระหว่างวันที่ 22 พฤศจิกายน 2564 – 25 มกราคม 2565 ประกอบด้วย
  1. นายระพี ผ่องบุพกิจ
  2. นายพรชัย ฐีระเวช
  3. นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ
  4. นางจันทิรา บุรุษพัฒน์
- ระหว่างวันที่ 26 มกราคม – 27 มิถุนายน 2565 ประกอบด้วย
  1. นายระพี ผ่องบุพกิจ
  2. นายพรชัย ฐีระเวช
  3. นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ
- ระหว่างวันที่ 28 มิถุนายน – 30 กันยายน 2565 ประกอบด้วย
  1. นายระพี ผ่องบุพกิจ
  2. นายพรชัย ฐีระเวช
  3. นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ
  4. เรือโท สุพจน์ เจริญสุข
  5. นายณพศิษฏ์ จักรพิทักษ์

คณะเลขานุการคณะกรรมการบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ 2565 คณะเลขานุการคณะกรรมการบริษัทฯ ดังนี้

1.	นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์[1/]	เลขานุการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
2.	นายทินกร ชูวงศ์	ผู้ช่วยเลขานุการ	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ)
3.	นางธนิยา สุนทระศานติก	ผู้ช่วยเลขานุการ	ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)
4.	นายเทพธนิต อยู่โพธิ์	ผู้ช่วยเลขานุการ	ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์ (กลุ่มงานวิเคราะห์นโยบายและวางแผนกลยุทธ์)

หมายเหตุ [1/] ได้รับแต่งตั้งเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2565

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ

ในปีงบประมาณ 2565 มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ รวม 15 ครั้ง ดังนี้

รายนาม		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
นายระพี	ผ่องบุพกิจ	15/15
นายพรชัย	ฐีระเวช[1/]	12/14
นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	14/15
เรือโท สุพจน์	เจริญสุข[2/]	5/5
นางจันทิรา	บุรุษพัฒน์ [3/]	9/10
นางสาวเพียงออ	เลาหะวิไลย	15/15
พลอากาศเอก คงศักดิ์	จันทรโสภา[4/]	5/5
นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ์[5/]	6/10
นายอนุกูล	แต้มประเสริฐ[6/]	5/5
นางพิมพร	โอวาสิทธิ์ [1/]	1/1
นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์[8/]	4/4
นายอมร	พิมานมาศ[9/]	5/5

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจ)

หมายเหตุ

1/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564

2/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565

3/ ครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2565 โดยได้รับแต่งตั้งอีก วาระหนึ่งเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565

4/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565

5/ ครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2565 โดยได้รับแต่งตั้งอีกวาระหนึ่งเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565

6/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565

7/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 16 กันยายน 2565

8/ ได้รับแต่งตั้งเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565 ซึ่งคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) เห็นชอบเมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2565

9/ ครบวาระการดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2565

คณะกรรมการบริหาร

คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วย กรรมการจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกินห้าคน ในปีงบประมาณ 2565 มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม – 4 พฤศจิกายน 2564
  ไม่มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหาร เนื่องจากมีจำนวนกรรมการไม่ครบองค์ประกอบของคณะ
- ระหว่างวันที่ 5 พฤศจิกายน 2564 – 25 มกราคม 2565 ประกอบด้วย

1. นายพรชัย	ฐีระเวช	ประธานกรรมการ
2. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
3. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ์	กรรมการ
4. นายทินกร	ชูวงศ์	ผู้ช่วยเลขานุการ
5. นางธนิยา	สุนทระศานติก	ผู้ช่วยเลขานุการ
6. นายเทพธนิต	อยู่โพธิ์	ผู้ช่วยเลขานุการ

- ระหว่างวันที่ 26 มกราคม – 26 กรกฎาคม 2565
  ไม่มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหาร เนื่องจากมีจำนวนกรรมการไม่ครบองค์ประกอบของคณะ
- ระหว่างวันที่ 27 กรกฎาคม – 29 สิงหาคม 2565 ประกอบด้วย

1. นายพรชัย	ฐีระเวช	ประธานกรรมการ
2. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
3. เรือโท สุพจน์	เจริญสุข	กรรมการ
4. นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	กรรมการและเลขานุการ
5. นายทินกร	ชูวงศ์	ผู้ช่วยเลขานุการ
6. นางธนิยา	สุนทระศานติก	ผู้ช่วยเลขานุการ
7. นายเทพธนิต	อยู่โพธิ์	ผู้ช่วยเลขานุการ

- ระหว่างวันที่ 30 สิงหาคม – 30 กันยายน 2565 ประกอบด้วย

1. นายพรชัย	ฐีระเวช	ประธานกรรมการ
2. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
3. เรือโท สุพจน์	เจริญสุข	กรรมการ
4. นายพลจักร	นิ่มวัฒนา	กรรมการ
5. นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	กรรมการและเลขานุการ
6. นายทินกร	ชูวงศ์	ผู้ช่วยเลขานุการ
7. นางธนิยา	สุนทระศานติก	ผู้ช่วยเลขานุการ
8. นายเทพธนิต	อยู่โพธิ์	ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการบริหาร แต่งตั้งตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 42 วรรค 4 ดังนี้

"เพื่อความสะดวกแก่การปฏิบัติงานของ บวท. ให้เป็นไปโดยรวดเร็วรัดกุม และเพื่อควบคุมงานโดยใกล้ชิดให้คณะกรรมการตั้งคณะกรรมการบริหารขึ้นคณะหนึ่ง โดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่คณะกรรมการกำหนด มีจำนวนไม่น้อยกว่าสามคนและไม่เกินห้าคน โดยได้แต่งตั้งให้กรรม

การบริษัทฯ จำนวนหนึ่ง เป็นประธานกรรมการและกรรมการ หรือสามารถแต่งตั้งผู้ทรงคุณวุฒิจากภายนอกเข้าร่วมเป็นกรรมการได้ จำนวน 1 คน และให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่เป็นกรรมการโดยตำแหน่ง มีฝ่ายบริหารทำหน้าที่เลขานุการและผู้ช่วยเลขานุการ”

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริหาร

ในปีงบประมาณ 2565 มีการประชุมคณะกรรมการบริหาร รวม 5 ครั้ง ดังนี้

รายนาม		จำนวนครั้งที่เข้าประชุม
นายพรชัย	ฐีระเวช	5/5
นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	3/5
นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ์[1/]	2/3
เรือโท สุพจน์	เจริญสุข[2/]	2/2
นายพลจักร	นิ่มวัฒนา[3/]	1/1
นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์[4/]	2/2

(กรรมการที่ไม่เข้าร่วมประชุมเนื่องจากติดภารกิจ)

หมายเหตุ

1/ พ้นจากการเป็นกรรมการในคณะกรรมการบริหาร เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2565

2/ ดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565

3/ ผู้ทรงคุณวุฒิจากภายนอก ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการในคณะกรรมการบริหาร เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2565

4/ ได้รับแต่งตั้งเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2565 ซึ่งคณะกรรมการนโยบาย รัฐวิสาหกิจ (คนร.) เห็นชอบเมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2565

คณะกรรมการตรวจสอบ

ในปีงบประมาณ 2565 มีการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วย

1.	นางพิมพร	โอวาสิทธิ์	ประธานกรรมการ
2.	นางสาวเพียงออ	เลาหะวิไลย	กรรมการ
3.	นายอนุกูล	แต้มประเสริฐ	กรรมการ
4.	ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักตรวจสอบภายใน)		เลขานุการ
5.	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภารกิจหลักและเทคโนโลยีสารสนเทศ		ผู้ช่วยเลขานุการ
6.	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภารกิจสนับสนุนและวางแผนการตรวจสอบ		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

1. จัดทำกฎบัตรว่าด้วยการตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบในการดำเนินงานของ บวท. โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ บริษัทฯ และมีการสอบทานความเหมาะสมของกฎบัตรดังกล่าวอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง
2. สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของกระบวนการควบคุมภายใน กระบวนการกำกับดูแลที่ดี และกระบวนการบริหารความเสี่ยง
3. สอบทานให้ บวท. มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและน่าเชื่อถือ
4. สอบทานการดำเนินงานของ บวท. ให้ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ วิธีปฏิบัติงาน มติคณะรัฐมนตรี ประกาศ หรือคำสั่งที่เกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ
5. สอบทานให้ บวท. มีระบบการตรวจสอบภายในที่ดี และพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน
6. พิจารณาราชการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์หรือมีโอกาสเกิดการทุจริตที่อาจมีผลกระทบต่อการปฏิบัติงานของ บวท.
7. เสนอข้อแนะนำต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลื่อนขั้น เลื่อนตำแหน่ง และประเมินผลงานของหัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน
8. ประสานงานเกี่ยวกับผลการตรวสอบกับผู้สอบบัญชี และอาจเสนอแนะให้สอบทานหรือตรวจสอบรายการใดที่เห็นว่าจำเป็น รวมถึงเสนอค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

9. รายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างน้อยไตรมาสละ 1 ครั้ง ภายใน 60 วันนับแต่วันสิ้นสุดในแต่ละไตรมาส ยกเว้นรายงานผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ 4 ให้จัดทำเป็นรายงานผลการดำเนินงานประจำปี พร้อมทั้งส่งรายงานดังกล่าวให้กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลัง เพื่อทราบภายใน 90 วัน นับแต่วันสิ้นปีบัญชีการเงินของ บวท.
10. ประเมินผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบอย่างน้อยปีบัญชีการเงินละ 1 ครั้ง รวมทั้งรายงานผลการประเมิน ปัญหาอุปสรรค ตลอดจนแผนการปรับปรุงการดำเนินงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ ทราบ
11. เปิดเผยรายงานผลการดำเนินงานประจำปีของคณะกรรมการตรวจสอบและค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีในรายงานประจำปีของ บวท.
12. ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนด หรือคณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

ในปีงบประมาณ 2565 คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2564 – 25 มกราคม 2565 ประกอบด้วย

1. นายปฐม	เฉลยวาเรศ[1/]	ประธานกรรมการ
2. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
3. นางจันทิรา	บุรุษพัฒน์	กรรมการ
4. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)		เลขานุการ
5. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์		ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ [1/] พ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2564

- ระหว่างวันที่ 26 มกราคม – 26 กรกฎาคม 2565
  ไม่มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง เนื่องจากมีจำนวนกรรมการไม่ครบองค์ประกอบของคณะ
- ระหว่างวันที่ 27 กรกฎาคม – 30 กันยายน 2565 ประกอบด้วย

1. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	ประธานกรรมการ
2. พลอากาศเอก คงศักดิ์	จันทรโสภา	กรรมการ
3. นางจันทิรา	บุรุษพัฒน์	กรรมการ
4. นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	กรรมการ
5. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)		เลขานุการ
6. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง มีอำนาจหน้าที่ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด คือ พิจารณาสถานการณ์ต่าง ๆ ที่คาดว่าจะเกิดความเสี่ยงและอาจมีผลกระทบต่อการปฏิบัติภารกิจของ บวท. ในทุก ๆ ด้านที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ต้องประเมินสถานการณ์ และกำหนดออกมาเป็นนโยบาย เพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นทั้งหมด เพื่อให้ฝ่ายบริหารและพนักงานนำไปปฏิบัติ ในกรณีที่ยังไม่มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงให้คณะกรรมการบริษัทฯ มีบทบาทหน้าที่และรับผิดชอบแทนคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง จนกว่ากรรมการบริหารความเสี่ยงซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่เข้ารับหน้าที่

คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน

ในปีงบประมาณ 2565 มีการแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน ประกอบด้วย

1. เรือโท สุพจน์	เจริญสุข	ประธานกรรมการ
2. พลอากาศเอก คงศักดิ์	จันทรโสภา	กรรมการ
3. นายอนุกูล	แต้มประเสริฐ	กรรมการ
4. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)		เลขานุการ
5. ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

1. เสนอแนะนโยบาย และกำหนดหลักเกณฑ์ และแนวทางในการประเมินผลงานของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
2. พิจารณาการประเมินผลงานของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
3. เสนอแนะนโยบายและให้ความเห็นชอบในการกำหนดค่าตอบแทนและผลประโยชน์อื่นของฝ่ายบริหารให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม
4. นำเสนอผลการพิจารณาต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้ความเห็นชอบ
5. ดำเนินการเรื่องอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

ในปีงบประมาณ 2565 คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม – 4 พฤศจิกายน 2564 ประกอบด้วย

1.	นายระพี	ผ่องบุพกิจ	ประธานกรรมการ
2.	นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
3.	นางจันทิรา	บุรุษพัฒน์	กรรมการ
4.	นายปฐม	เฉลยวาเรศ[1/]	กรรมการ
5.	นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ์	กรรมการ
6.	นายอมร	พิมานมาศ	กรรมการ
7.	นางสาวเพียงออ	เลาหะวิไลย	กรรมการ
8.	ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขานุการ
9.	นายมาโนช	สวัสดี	ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ [1/] พ้นจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2564

- ระหว่างวันที่ 5 พฤศจิกายน 2564 – 25 มกราคม 2565 ประกอบด้วย

1.	นายระพี	ผ่องบุพกิจ	ประธานกรรมการ
2.	นายพรชัย	ฐีระเวช	กรรมการ
3.	นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
4.	นางจันทิรา	บุรุษพัฒน์	กรรมการ
5.	นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ์	กรรมการ
6.	นายอมร	พิมานมาศ	กรรมการ
7.	นางสาวเพียงออ	เลาหะวิไลย	กรรมการ
8.	ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขานุการ
9.	นายมาโนช	สวัสดี	ผู้ช่วยเลขานุการ

- ระหว่างวันที่ 26 มกราคม – 26 กรกฎาคม 2565

  ไม่มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม เนื่องจากกรรมการมีจำนวนไม่ครบองค์ประกอบของคณะ

- ระหว่างวันที่ 27 กรกฎาคม 2565 – 15 กันยายน 2565 ประกอบด้วย

1.	นายระพี	ผ่องบุพกิจ	ประธานกรรมการ
2.	นายพรชัย	ฐีระเวช	กรรมการ
3.	นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
4.	เรือโท สุพจน์	เจริญสุข	กรรมการ
5.	นางจันทิรา	บุรุษพัฒน์	กรรมการ
6.	นางสาวเพียงออ	เลาหะวิไลย	กรรมการ

7. พลอากาศเอก คงศักดิ์	จันทรโสภา	กรรมการ
8. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ์	กรรมการ
9. นายอนุกูล	แต้มประเสริฐ	กรรมการ
10. นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	กรรมการ
11. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขานุการ
12. นายมาโนช	สวัสดี	ผู้ช่วยเลขานุการ

- ระหว่างวันที่ 16 – 30 กันยายน 2565 ประกอบด้วย

1. นายรพี	ผ่องบุพกิจ	ประธานกรรมการ
2. นายพรชัย	ฐีระเวช	กรรมการ
3. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
4. เรือโท สุพจน์	เจริญสุข	กรรมการ
5. นางจันทิรา	บุรุษพัฒน์	กรรมการ
6. นางสาวเพียงออ	เลาหะวิไลย	กรรมการ
7. พลอากาศเอก คงศักดิ์	จันทรโสภา	กรรมการ
8. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ์	กรรมการ
9. นายอนุกูล	แต้มประเสริฐ	กรรมการ
10. นางพิมพร	โอวาสิทธิ์	กรรมการ
11. นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	กรรมการ
12. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขานุการ
13. นายมาโนช	สวัสดี	ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

1. กำหนดนโยบาย แนวทางการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของ บวท.
2. พิจารณากลั่นกรอง เสนอแนะ และสอบทานแผนงานการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของ บวท.
3. ติดตามและประเมินผลการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของ บวท.

คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ

ในปีงบประมาณ 2565 คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2564 – 25 มกราคม 2565 ประกอบด้วย

1. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ์	ประธานกรรมการ
2. นางสาวชุณหจิต	สังข์ใหม่	กรรมการ
3. นางสาวนาถสินี	ยุติธรรมดำรง	กรรมการ
4. ดร. อภิชัย	จันทรเสน	ที่ปรึกษากฎหมาย
5. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขานุการ
6. ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป		ผู้ช่วยเลขานุการ

- ระหว่างวันที่ 26 มกราคม – 26 กรกฎาคม 2565
  ไม่มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ เนื่องจากกรรมการมีจำนวนไม่ครบองค์ประกอบของคณะ
- ระหว่างวันที่ 27 กรกฎาคม – 30 กันยายน 2565

1. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ์	ประธานกรรมการ
2. นางสาวชุณหจิต	สังข์ใหม่	กรรมการ
3. นางสาวนาถสินี	ยุติธรรมดำรง	กรรมการ
4. นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	กรรมการ
5. ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)		เลขานุการ
6. ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ มีอำนาจหน้าที่ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด คือ พิจารณาให้ความเห็นในประเด็นปัญหาข้อกฎหมายต่าง ๆ รวมถึงกลั่นกรองกฎ ระเบียบ ประกาศ หรือสัญญา ตามที่ บวท. ร้องขอ หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

คณะกรรมการจัดการนวัตกรรม

ในปีงบประมาณ 2565 คณะกรรมการจัดการนวัตกรรม มีการเปลี่ยนแปลงระหว่างปี ดังนี้

- ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2564 – 26 เมษายน 2565 ประกอบด้วย
  1. นางสาวเพียงออ เลาหะวิไลย ประธานกรรมการ
  2. นางสาววิภารัตน์ ดีอ่อง กรรมการ
  3. นายสุธี ผู้เจริญชนะชัย กรรมการ
  4. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล) เลขานุการ
  5. ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้ ผู้ช่วยเลขานุการ
- ระหว่างวันที่ 27 เมษายน – 15 กันยายน 2565 ประกอบด้วย
  1. นางสาวเพียงออ เลาหะวิไลย ประธานกรรมการ
  2. นางสาววิภารัตน์ ดีอ่อง กรรมการ
  3. นายสุธี ผู้เจริญชนะชัย กรรมการ
  4. นายบุญยเกียรติ การะเวกพันธุ์ กรรมการ
  5. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล) เลขานุการ
  6. ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้ ผู้ช่วยเลขานุการ
- ระหว่างวันที่ 16 – 30 กันยายน 2565 ประกอบด้วย
  1. นางสาวเพียงออ เลาหะวิไลย ประธานกรรมการ
  2. นางสาววิภารัตน์ ดีอ่อง กรรมการ
  3. นายสุธี ผู้เจริญชนะชัย กรรมการ
  4. นายบุญเกียรติ การะเวกพันธุ์ กรรมการ
  5. นายณพศิษฏ์ จักรพิทักษ์ กรรมการ
  6. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล) เลขานุการ
  7. ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้ ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

1. กำหนดนโยบายด้านการส่งเสริมการใช้ความคิดสร้างสรรค์ และการจัดการนวัตกรรมของ บวท.
2. อนุมัติแผนแม่บทการจัดการนวัตกรรมของ บวท.
3. อนุมัติคู่มือและเอกสารต่าง ๆ เพื่อเป็นแนวทางการบริหารจัดการนวัตกรรมของ บวท.
4. ส่งเสริม สนับสนุน ให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะการสร้างบรรยากาศ การสร้างวัฒนธรรม การคิดสร้างสรรค์และการจัดการนวัตกรรมของ บวท. เพื่อประโยชน์ต่อการดำเนินงาน รวมถึงยกระดับการจัดการนวัตกรรมเพื่อสามารถนำไปพัฒนา ขยายผลการนำมาใช้ประโยชน์ภายใน บวท. และขยายผลในเชิงพาณิชย์
5. กำกับ ติดตามการดำเนินงานตามนโยบายและแผนแม่บทการจัดการนวัตกรรมของ บวท. และรายงานความคืบหน้าการดำเนินงานด้านนวัตกรรมต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกไตรมาส
6. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ คณะทำงาน เพื่อช่วยปฏิบัติงานตามความเหมาะสม

คณะกรรมการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล

ในปีงบประมาณ 2565 มีการแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาเทคโนลียีดิจิทัล ประกอบด้วย

1. นายอนุกูล แต้มประเสริฐ ประธานกรรมการ
2. นายณพศิษฏ์ จักรพิทักษ์ กรรมการ
3. นายศักดิ์ณรงค์ แสงสง่าพงศ์ กรรมการ
4. นายอรรณพ ธนัญชนะ กรรมการ
5. ผู้อำนวยการใหญ่ (วิศวกรรมจราจรทางอากาศ) เลขานุการ

6. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล) เลขานุการ
7. ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

1. กำหนดนโยบายด้านการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลของ บวท.
2. อนุมัติแผนด้านการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลของ บวท.
3. อนุมัติระเบียบด้านการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลของ บวท.
4. ส่งเสริม สนับสนุน ให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะด้านการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลของ บวท.
5. กำกับ ติดตามการดำเนินงานการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลของ บวท. และรายงานความคืบหน้าการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกไตรมาส
6. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ คณะทำงาน เพื่อช่วยปฏิบติงานตามความเหมาะสม

คณะกรรมการพัฒนาเทคโนโลยีด้านบริการการเดินอากาศ

ในปีงบประมาณ 2565 มีการแต่งตั้งคณะกรรมการพัฒนาเทคโนโลยีด้านบริการการเดินอากาศ ประกอบด้วย

1.	พลอากาศเอก คงศักดิ์	จันทรโสภา	ประธานกรรมการ
2.	เรือโท สุพจน์	เจริญสุข	กรรมการ
3.	นายอนุกูล	แต้มประเสริฐ	กรรมการ
4.	นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	กรรมการ
5.	ผู้เชี่ยวชาญด้านการบินจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย		กรรมการ
6.	ผู้เชี่ยวชาญด้านการบินจากกองทัพอากาศ		กรรมการ
7.	ผู้เชี่ยวชาญด้านการบินจากกองทัพเรือ		กรรมการ
8.	ผู้เชี่ยวชาญด้านการบินจากสายการบิน		กรรมการ
9.	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (ปฏิบัติการ)		เลขานุการ
10.	ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและบริหาร ยุทธศาสตร์		ผู้ช่วยเลขานุการ
11.	ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์ (กลุ่มงานพัฒนาองค์กร)		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

1. กำหนดนโยบายด้านการพัฒนาเทคโนโลยีด้านบริการการเดินอากาศของ บวท.
2. พิจารณาและให้ความเห็นชอบแผนการพัฒนาเทคโนโลยีด้านบริการการเดินอากาศของ บวท.
3. ส่งเสริม สนับสนุน ให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะต่อการพัฒนาเทคโนโลยีด้านบริการการเดินอากาศของ บวท. และรายงานความคืบหน้าการดำเนินงานต่อคณะกรรมการ บวท.ทุกไตรมาส

คณะกรรมการคัดเลือก/สรรหาผู้บริหาร ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ในปีงบประมาณ 2565 มีการแต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือก/สรรหาผู้บริหาร ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ประกอบด้วย

1.	นายอนุกูล	แต้มประเสริฐ	ประธานกรรมการ
2.	นางสาวเพียงออ	เลาหะวิไลย	กรรมการ
3.	นางจันทิรา	บุรุษพัฒน์	กรรมการ
4.	นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	กรรมการและเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

พิจารณาหลักเกณฑ์ วิธีการ กระบวนการคัดเลือก/สรรหา และกรอบระยะเวลา จนกระทั่งดำเนินการคัดเลือก/สรรหาจนแล้วเสร็จ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาอนุมัติต่อไป

คณะกรรมการสรรหากรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ในปีงบประมาณ 2565 มีการแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหากรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ประกอบด้วย

1. นางจันทิรา	บุรุษพัฒน์	ประธานกรรมการ
2. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
3. นางสาวเพียงออ	เลาหะวิไลย	กรรมการ
4. นายอภิรัฐ	ไชยวงศ์น้อย	กรรมการ
5. นายณัฐวุฒ	ไพศาลวัฒนา	กรรมการ
6. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)		เลขานุการ
7. ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

กำหนดคุณสมบัติ หลักเกณฑ์วิธีการสรรหาและดำเนินการสรรหาผู้ที่มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ และมีคุณสมบัติเหมาะสมสอดคล้องกับพระราชบัญญัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และแนวทางที่กระทรวงการคลังกำหนด โดยคำนึงถึงความโปร่งใสและสามารถตรวจสอบได้ เพื่อดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ของ บวท.

คณะอนุกรรมการพิจารณาผลตอบแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ในปีงบประมาณ 2565 มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาผลตอบแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ประกอบด้วย

1. นายพรชัย	ฐีระเวช	ประธานกรรมการ
2. นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	กรรมการ
3. ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ		กรรมการ
4. ผู้อำนวยการใหญ่ (ทรัพยากรบุคคล)		เลขานุการ
5. ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

1. ดำเนินการพิจารณาผลตอบแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และเจรจาต่อรองกับผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อเป็นกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
2. เสนอผลการพิจารณาพร้อมร่างสัญญาจ้างต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณา แล้วเสนอให้กระทรวงการคลังให้ความเห็นชอบต่อไป

กรรมการอิสระ

ในปีงบประมาณ 2565 กรรมการอิสระ ประกอบด้วย

1. นางสาวเพียงออ	เลาหะวิไลย
2. พลอากาศเอก คงศักดิ์	จันทรโสภา
3. นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ์
4. นายอนุกูล	แต้มประเสริฐ
5. นางพิมพร	โอวาสิทธิ์

กรรมการอิสระ ปฏิบัติหน้าที่โดยยึดถือหลักเกณฑ์บริหารตามความหมายในบทนิยามของ “ความเป็นอิสระ” ที่กำหนดความหมายว่า “ความเป็นอิสระเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ของกรรมการ ดังนั้น คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจควรมีกรรมการที่เป็นอิสระจากภายนอกจำนวนหนึ่งเป็นแกนหลัก โดยเป็นบุคคลที่สามารถใช้ดุลยพินิจที่เป็นอิสระได้ และเป็นผู้ที่สามารถผลักดันให้เกิดการปรับเปลี่ยนหรือยับยั้งการดำเนินการต่างๆ ได้เมื่อจำเป็นและสิ่งที่สำคัญ คือ กรรมการที่เป็นอิสระจากภายนอกจะต้องมีความเป็นอิสระในการตัดสินใจอย่างแท้จริง”

นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ

บวท. เป็นรัฐวิสาหกิจที่อยู่ภายใต้การปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี การกำหนดค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริษัทฯ หมายรวมถึงค่าตอบแทนรายเดือน ค่าเบี้ยประชุม เป็นไปตามหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติที่กระทรวงการคลังกำหนด

ในการประชุมใหญ่สามัญประจำปี 2563 เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2563 มีมติอนุมัติค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ ดังนี้

1. ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ

1.1 ค่าตอบแทนรายเดือน คนละ 10,000.- บาท ประธานกรรมการได้รับค่าตอบแทน 2 เท่าของค่าตอบแทนกรรมการ หากเป็นกรรมการในระหว่างเดือนให้คำนวณตามสัดส่วนของเดือน

1.2 ค่าเบี้ยประชุมต่อครั้งที่เข้าประชุม คนละ 20,000.- บาท ประธานกรรมการหรือประธานในที่ประชุม ได้รับเบี้ยประชุมเพิ่มอีกร้อยละ 25 โดยจ่ายเบี้ยประชุมเดือนละ 1 ครั้ง ทั้งนี้ กรณีมีเหตุสมควรอาจพิจารณาจ่ายเบี้ยประชุมได้เกินกว่า 1 ครั้งต่อเดือน แต่ต้องไม่เกิน 15 ครั้งต่อปี

2. ค่าตอบแทนกรรมการชุดย่อย

2.1 คณะกรรมการตรวจสอบ

2.1.1 ค่าตอบแทนรายเดือน คนละ 10,000.- บาท เดือนใดไม่มีการประชุม คงให้ได้ค่าตอบแทนด้วย และหากเป็นกรรมการในระหว่างเดือน ให้คำนวณตามสัดส่วนของเดือน

2.1.2 ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนเพิ่มขึ้นร้อยละ 25

2.2 กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ ให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ หรือผู้ทำงานในคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดย่อยอื่น ๆ

2.2.1 ค่าเบี้ยประชุมต่อครั้งที่เข้าประชุม คนละ 10,000.- บาท

2.2.2 ประธานในที่ประชุม ได้รับเบี้ยประชุมเพิ่มอีกร้อยละ 25

2.3 การจ่ายเบี้ยประชุมคณะกรรมการชุดย่อย

2.3.1 จ่ายเบี้ยประชุมคณะกรรมการชุดย่อยเฉพาะกรรมการที่เข้าประชุม รวมแล้วไม่เกิน 2 คณะ คณะละไม่เกิน 1 ครั้งต่อเดือน

2.3.2 ค่าตอบแทนเหมาจ่ายรายเดือนของคณะกรรมการตรวจสอบ ให้นับรวมเป็นการจ่ายค่าเบี้ยประชุมคณะกรรมการชุดย่อยด้วย

ทั้งนี้ บวท. ไม่มีสิทธิประโยชน์อื่นให้แก่กรรมการ นอกจากค่าตอบแทนข้างต้น

ค่าตอบแทนและค่าเบี้ยประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดต่าง ๆ ดังนี้

1. ค่าเบี้ยประชุมเป็นรายคณะ

ลำดับ	คณะกรรมการ	จำนวนเงิน (บาท)
1	คณะกรรมการบริษัทฯ	1,995,000.00
2	คณะกรรมการบริหาร	132,500.00
3	คณะกรรมการตรวจสอบ	12,500.00
4	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	122,500.00
5	คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน	0.00
6	คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม	245,000.00
7	คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ	35,000.00
8	คณะกรรมการจัดการนวัตกรรม	62,500.00
9	คณะกรรมพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล	12,500.00
10	คณะกรรมการพัฒนาเทคโนโลยีด้านบริการการเดินอากาศ	55,000.00
11	คณะกรรมการคัดเลือก/สรรหาผู้บริหาร ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	85,000.00
12	คณะกรรมการสรรหากรรมการผู้อำนวยการใหญ่	97,500.00
13	คณะอนุกรรมการพิจารณาผลตอบแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	22,500.00
	รวม	2,877,500.00

2. ค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมของกรรมการบริษัทฯ เป็นรายบุคคล

ลำดับ	คณะกรรมการ		จำนวนเงิน (บาท)
1	นายระพี	ผ่องบุพกิจ	680,000.00
2	นายพรชัย	ฐีระเวช	459,193.55
3	นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	512,500.00
4	เรือโท สุพจน์	เจริญสุข	171,000.00
5	นางจันทิรา	บุรุษพัฒน์	378,500.00
6	นางสาวเพียงออ	เลาหะวิไลย	562,500.00
7	พลอากาศเอก คงศักดิ์	จันทรโสภา	176,000.00
8	นางพงษ์สวาท	กายอรุณสุทธิ์	276,000.00
9	นายอนุกูล	แต้มประเสริฐ	178,500.00
10	นางพิมพร	โอวาสิทธิ์	47,500.00
11	นายณพศิษฏ์	จักรพิทักษ์	142,258.06
12	นายอมร	พิมานมาศ	180,000.00
13	นายปฐม	เฉลยวาเรศ	4,516.13
		รวม	3,768,467.74

คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์

ในปี 2565 (ตุลาคม 2564 - กันยายน 2565) มีการประชุมรวมทั้งสิ้น 12 ครั้ง ดังนี้

				จำนวนครั้งในการประชุม
1.	นายพุฒิพงศ์	ปราสาททองโอสถ	ประธานกรรมการ	12
2.	นายทินกร	ชูวงศ์	กรรมการฝ่ายนายจ้าง	12
3.	นางสิริเกศ	เนียมลอย	”	12
4.	นายชาญณรงค์	เชื้อเจริญ	”	12
5.	นายชำนาญ	ฤๅชัย	”	12
6.	นายชนะ	ทัดท่าทราย	”	12
7.	นายนิวัฒน์	เหล็กดี	”	12
8.	นางสาวนิภาพร	วรกิจวิจารณ์	”	12
9.	นายสถาพร	ศรีสมวงศ์	กรรมการและเลขานุการ (ได้รับแต่งตั้งให้ทำหน้าที่เลขานุการอีกตำแหน่งหนึ่ง ทดแทนลำดับที่ 10 มีผลตั้งแต่วันที่ 29 มีนาคม 2565)	12
10.	นางพรวลัย	วิศาลธีระกร	กรรมการและเลขานุการ (ดำรงตำแหน่งเลขานุการจนถึงวันที่ 28 มีนาคม 2565)	5

			จำนวนครั้งในการประชุม
11. นายเมธี	คำแหง	กรรมการฝ่ายลูกจ้าง	12
12. นายนิรุธ	พุทธสถิตย์	”	12
13. นายอุฬาร	ศิริบุญฤทธิ์	”	12
14. ว่าที่ร้อยตรี ชาย	ชินะไพโรจน์	”	11
15. นายรัตตัญญู	กลิ่นพิกุล	”	11
16. นายจิระศักดิ์	ประสมพงศ์	”	12
17. นางสาวโอริสา	เชี่ยวเกษม	”	12
18. นายสำเริง	สารโภค	”	12
19. นายสพล	สิงห์ดารา	”	12

ค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง

ปี	จำนวน (ราย)	เงินเดือนและค่าตอบแทนอื่น (ล้านบาท)
2563	6	39.98
2564	4	16.36
2565	4	8.59

ณ วันที่ 30 ก.ย. 2565

หมายเหตุ

1) รวมค่าตอบแทนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ จำนวน 1 ราย (1 เมษายน – 30 กันยายน 2565)
2) ปี 2565 มีรองกรรมการผู้อำนวยใหญ่ จำนวน 2 ราย (1 ตุลาคม 2564 – 14 มกราคม 2565) และจำนวน 1 ราย (15 ตุลาคม – 30 กันยายน 2565)
3) ค่าตอบแทนอื่นสำหรับผู้บริหารระดับสูงของ บวท. หมายถึง เงินประจำตำแหน่ง เงินค่าใบอนุญาตฯ ส่วนเงินตอบแทนเหมาจ่ายแทนการจัดหารถยนต์ประจำตำแหน่ง และเงินรางวัลพิเศษ ไม่มีการจ่ายในปีงบประมาณ 2565

รายงานการดำเนินงานต่างๆ ขององค์กร

การตรวจสอบภายใน

การปฏิบัติหน้าที่ของผู้ตรวจสอบภายใน ในปี 2565 เป็นไปด้วยความเป็นอิสระ เที่ยงธรรม มีจรรยาบรรณ และมีความเชี่ยวชาญเยี่ยงมืออาชีพ ตามมาตรฐานวิชาชีพการตรวจสอบภายใน ซึ่งเน้นด้านการยกระดับการดำเนินงานของหน่วยรับตรวจให้มีผลสัมฤทธิ์ที่สูงขึ้น สอดคล้องกับเป้าหมายของ บวท. และมีการรายงานที่ถูกต้อง ทำให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อกำหนดและมาตรฐานที่กำหนด สามารถยกระดับการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน การกำกับดูแลกิจการที่ดี อย่างเป็นระบบ ทั้งหน่วยรับตรวจและ บวท. นอกจากนั้น สำนักตรวจสอบภายใน ยังมุ่งเน้นในการพัฒนาและสนับสนุนผู้ตรวจสอบภายในให้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และได้รับวุฒิบัตรทางวิชาชีพตรวจสอบจากสมาคมวิชาชีพทั้งภายในประเทศและระดับสากล เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่หน่วยรับตรวจ

การปฏิบัติงานตรวจสอบ

ในปี 2565 สำนักตรวจสอบภายในได้มีการทบทวนแผนการตรวจสอบประจำปี 2565 และได้จัดทำแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ 5 ปี (ปี 2566 – 2570) และแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ 2566 ที่สอดรับกับแผนวิสาหกิจ กลยุทธ์ และเป้าหมายของ บวท. รวมทั้งได้รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เช่น แผนวิสาหกิจ (ปี 2566 – 2570) แผนหลักการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในปี 2566 บันทึกข้อตกลงประเมินผลรัฐวิสาหกิจรายงานผลประเมินสถานะการดำเนินงานของ บวท. รายงานผลการดำเนินงานด้าน Core Business Enablers (Baseline) และการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในของ บวท. โดยใช้การประเมินความเสี่ยงเป็นเครื่องมือในการจัดลำดับและคัดเลือกกิจกรรมที่จะถูกตรวจสอบ โดยพิจารณาตามเกณฑ์ความเสี่ยงที่สำคัญของ บวท. รวมทั้งได้จัดให้มีการหารือร่วมกับผู้บริหารระดับสูง (Executive Management) เกี่ยวกับแผนการตรวจสอบภายในประจำปีงบประมาณ 2566 และแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ 5 ปี (ปี 2566 – 2570) เพื่อรับทราบความคาดหวังของคณะกรรมการบริษัทฯ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ผู้บริหารระดับสูง สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ผู้สอบบัญชีภายนอกและผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ เพื่อให้แผนการตรวจสอบของสำนักตรวจสอบภายในสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกันกับนโยบาย เป้าหมาย และวัตถุประสงค์การดำเนินงานของ บวท.

การพัฒนาความสามารถของผู้ตรวจสอบ

ความสามารถของผู้ตรวจสอบภายใน เป็นหนึ่งในจรรยาบรรณที่สำคัญ ซึ่งผู้ตรวจสอบภายในต้องนำความรู้ ทักษะ และประสบการณ์ของผู้ตรวจสอบภายในมาใช้ในการสอบทานความเชื่อมั่นและการให้คำปรึกษา สำนักตรวจสอบภายในส่งเสริมให้ผู้ตรวจสอบภายในได้รับความรู้ ทักษะ และพัฒนาความเป็นมืออาชีพ เพื่อให้ผู้ตรวจสอบภายในปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเชี่ยวชาญ มีความระมัดระวังในการประกอบวิชาชีพอย่างเหมาะสม สอดคล้องกับมาตรฐานและจรรยาบรรณแห่งวิชาชีพตรวจสอบภายในของประเทศไทยและสถาบันผู้ตรวจสอบภายในของสหรัฐอเมริกา เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการให้บริการของสำนักตรวจสอบภายในแก่หน่วยรับตรวจ

ผู้ตรวจสอบภายในได้รับการพัฒนาและอบรมความรู้อย่างต่อเนื่องทั้งภายในและภายนอก และได้รับการเพิ่มทักษะด้านอื่นที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน มีการส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ตรวจสอบภายในพัฒนาตนเองด้วยการสอบวุฒิบัตรทางวิชาชีพตรวจสอบหรือวิชาชีพอื่นที่เกี่ยวข้อง กับงานตรวจสอบ ปัจจุบันสำนักตรวจสอบภายในมีบุคลากรที่ได้รับวุฒิบัตรทางวิชาชีพทั้งสิ้นจำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 58.33 ของจำนวนผู้ตรวจสอบภายในทั้งหมด

การปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ตามระบบประเมินผลใหม่ประจำปี 2564

สำนักตรวจสอบภายใน ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ตามระบบประเมินผลใหม่มีการบูรณาการร่วมกันระหว่าง Enablers ทั้ง 8 ด้าน ผลการประเมินด้านการตรวจสอบภายใน ประจำปี 2564 อยู่ที่ระดับคะแนน 2.7820 โดยสำนักตรวจสอบภายในมีการกำหนดองค์ประกอบและคุณสมบัติรวมถึงความเป็นอิสระและเที่ยงธรรมของคณะกรรมการตรวจสอบ และกำหนดกฎบัตร คู่มือของคณะกรรมการตรวจสอบ และกฎบัตร คู่มือสำนักตรวจสอบภายในสอดคล้องมาตรฐานการตรวจสอบภายในสากล (IIA) และหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ โครงสร้างหน่วยตรวจสอบภายในมีความเป็นอิสระ มีการกำหนดนโยบายการเปิดเผยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และดำเนินการตามนโยบายอย่างครบถ้วน มีแนวทางในการประเมินคุณภาพงานตรวจสอบภายใน โดยการประเมินตนเอง ประเมินโดยหน่วยรับตรวจทุกครั้งหลังการปฏิบัติงาน และประเมินโดยบุคคลภายนอก

ผู้ตรวจสอบภายในมีทักษะที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานตรวจสอบ และมีการสื่อสารผลการตรวจสอบให้ผู้บริหารหน่วยรับตรวจทราบ รวมทั้งสามารถดำเนินการปิดการตรวจสอบได้ตามแผนครบทุกเรื่อง

รายงานทางการเงิน

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้จัดให้มีการจัดทำงบการเงิน เพื่อแสดงฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ประจำปีตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ ตระหนักถึงภาระหน้าที่และความรับผิดชอบต่องบการเงินของบริษัทฯ รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี 2565 ซึ่งงบการเงินดังกล่าวจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน โดยเลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ โดยใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบระมัดระวัง สมเหตุสมผล และประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ

นอกจากนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดให้มีและดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบการบริหารความเสี่ยง และระบบควบคุมภายในที่มีประสิทธิผล เพื่อให้มั่นใจได้อย่างสมเหตุสมผลว่า การบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วน และเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ และเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติอย่างมีสาระสำคัญ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำกับดูแลในเรื่องการจัดทำรายงานทางการเงิน โดยทำการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) เพื่อทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงิน และระบบควบคุมภายใน โดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีฉบับนี้แล้ว

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า ระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจและสามารถสร้างความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลได้ว่างบการเงินของบริษัทฯ มีความเชื่อถือได้ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ถูกต้องตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

1. วิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ 2565 บริษัทฯ มีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย จำนวน 2,308.45 ล้านบาท

รายการ	ปี 2565 ล้านบาท	ปี 2564 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้				
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ	4,805.67	2,664.35	2,141.32	80
รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง	649.22	404.46	244.76	61
รายได้เงินกองทุนสวัสดิการ	3.49	6.81	(3.32)	(49)
รายได้อื่น	114.91	87.12	27.79	32
รายได้รวม	**5,573.29**	**3,162.74**	**2,410.55**	**76**
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	7,512.80	6,505.36	1,007.44	15
ค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ	313.63	269.55	44.08	16
ต้นทุนทางการเงิน	55.31	12.88	42.43	32
ค่าใช้จ่ายรวม	**7,881.74**	**6,787.79**	**1,093.95**	**16**
รายได้สูง(ต่ำ)กว่าค่าใช้จ่ายสำหรับปี	(2,308.45)	(3,625.05)	1,316.60	36

1.1 รายได้

ในปีงบประมาณ 2565 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 5,573.29 ล้านบาท โดยรายได้หลักที่สำคัญของบริษัทฯ คือ รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน 4,805.67 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 86 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง จำนวน 649.67 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 12 ของรายได้รวม ซึ่งประกอบด้วยรายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ ค่าบริการข้อมูลการบิน และรายได้จากงานที่รับทำ นอกจากนี้มีรายได้อื่น จำนวน 114.91 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 2 ของรายได้รวม และรายได้เงินกองทุนสวัสดิการ จำนวน 3.49 ล้านบาท

รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ จำนวน 4,805.67 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,141.32 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 80 เนื่องจากปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) เริ่มลดระดับความรุนแรงลง และจากนโยบายการเปิดประเทศของภาครัฐทำให้สายการบินทำการบินเพิ่มขึ้น

สำหรับรายได้จากการให้บริการเกี่ยวเนื่อง จำนวน 649.22 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 244.76 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 61 ส่วนใหญ่เป็นรายได้จากงานที่รับทำ เพิ่มขึ้น 160.51 ล้านบาท เนื่องจากมีโครงการงานผลิตรับทำเพิ่มขึ้น นอกจากนี้มีรายได้ค่าเช่าค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์และค่าบริการสื่อสารข้อมูลการบิน เพิ่มขึ้น 84.24 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นตามการเพิ่มขึ้นของปริมาณเที่ยวบิน และรายได้อื่น จำนวน 114.91 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 27.79 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นดอกเบี้ยรับเงินจากหนี้ที่เกินกำหนดชำระเพิ่มขึ้น สำหรับรายได้เงินกองทุนสวัสดิการลดลงจากปีก่อน 3.32 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 49 ส่วนใหญ่เป็นรายได้เกี่ยวกับงานโภชนาการที่ลดลงเนื่องจากมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

1.2 ค่าใช้จ่าย

ในปีงบประมาณ 2565 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 7,881.75 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน จำนวน 5,026.97 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น จำนวน 2,485.83 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ จำนวน 313.63 ล้านบาท และต้นทุนทางการเงิน จำนวน 55.31 ล้านบาท ทั้งนี้ในปี 2565 บริษัทฯ ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทำให้บริษัทฯ ยังคงดำเนินมาตรการปรับลดค่าใช้จ่ายทั่วทั้งองค์กรอย่างเคร่งครัด เพื่อบรรเทาผลกระทบของรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย โดยค่าใช้จ่ายที่ปรับลดลงส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร นอกจากนั้นเป็นค่าใช้จ่ายดำเนินการอื่นที่ไม่กระทบกับภารกิจด้านบริการการเดินอากาศ โดยสามารถปรับลดค่าใช้จ่ายในปี 2565 ได้ประมาณ 2,790.83 ล้านบาท คิดเป็นค่าใช้จ่ายที่ปรับลดประมาณร้อยละ 26 ของค่าใช้จ่ายรวม

2. วิเคราะห์ฐานะการเงิน

2.1 สินทรัพย์

บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 10,275.82 ล้านบาท ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียนร้อยละ 31 และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน ร้อยละ 69 โดยมีองค์ประกอบของสินทรัพย์ ดังนี้

รายการ	ปี 2565 ล้านบาท	ปี 2564 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์หมุนเวียน	3,150.71	2,303.05	847.66	37
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
- สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	11.94	12.41	(0.47)	(4)
- เงินให้กู้ยืมระยะยาว	7.79	10.77	(2.98)	(28)
- อาคารและอุปกรณ์	6,228.06	7,169.69	(941.63)	(13)
- สินทรัพย์สิทธิการใช้	713.26	748.64	(35.38)	(5)
- สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	41.06	73.26	(32.20)	(44)
- สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนที่เป็นหลักประกัน	123.00	123.00	-	-
รวม	10,275.82	10,440.82	(165.00)	(2)

สินทรัพย์รวมในปี 2565 ลดลงจากปีก่อน 165 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 2 ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียน จำนวน 3,150.71 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 847.66 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 37 ส่วนใหญ่เป็นลูกหนี้ค่าบริการเพิ่มขึ้น จำนวน 743.86 ล้านบาท และสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น ซึ่งเป็นเงินฝากธนาคารประจำ 6 เดือน ของเงินกองทุนสวัสดิการเพิ่มขึ้น จำนวน 100 ล้านบาท

สำหรับสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน จำนวน 7,125.11 ล้านบาท ลดลงจากปี 2564 จำนวน 1,012.66 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 12 ส่วนใหญ่เป็นอาคารและอุปกรณ์ลดลง เนื่องจากหมดมูลค่าตามอายุการใช้งาน

2.2 หนี้สิน

บริษัทฯ มีหนี้สินรวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 8,672.46 ล้านบาท ประกอบด้วยหนี้สินหมุนเวียนร้อยละ 40 และหนี้สินไม่หมุนเวียนร้อยละ 60 โดยมีองค์ประกอบของหนี้สินดังนี้

รายการ	ปี 2565 ล้านบาท	ปี 2564 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
หนี้สินหมุนเวียน				
- เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	2,830.00	700.00	2,130.00	304
- ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบัน การเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	63.25	126.94	(63.69)	(50)
- หนี้สินหมุนเวียนอื่น	590.87	729.82	(138.95)	(19)
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
- เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	1,013.53	759.07	254.46	34
- หนี้สินตามสัญญาเช่า	679.06	711.67	(32.61)	(5)
- ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	3,478.64	3,863.03	(384.39)	(10)
- ประมาณการหนี้สินระยะยาว	17.11	11.13	5.98	54
- หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	11.11	11.13	5.98	54
รวม	**8,672.46**	**6,901.66**	**1,770.80**	**26**

หนี้สินรวมในปี 2565 เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 1,770.80 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 26 โดยหนี้สินหมุนเวียนส่วนใหญ่เป็นเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทำให้รายได้ลดลงมากไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่าย จึงจำเป็นต้องเบิกเงินกู้ระยะสั้นเพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงิน สำหรับหนี้สินไม่หมุนเวียนส่วนใหญ่เป็นประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน และเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเพื่อใช้สำหรับลงทุนในโครงการต่าง ๆ

2.3 ส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้น ณ 30 กันยายน 2565 จำนวน 1,603.36 ล้านบาท โดยมีองค์ประกอบของส่วนของผู้ถือหุ้นดังนี้

รายการ	ปี 2565 ล้านบาท	ปี 2564 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด)	
			ล้านบาท	ร้อยละ
ทุนจดทะเบียน	660.00	660.00	-	-
เงินกองทุนสวัสดิการ	362.15	335.27	26.88	8
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม	581.21	2,543.89	(1,962.68)	(77)
รวม	**1,603.36**	**3,539.16**	**(1,935.80)**	**(55)**

โครงสร้างเงินทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 ประกอบด้วยหนี้สินรวม 8,672.46 ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ 84 และส่วนของผู้ถือหุ้น 1,603.36 ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วน ร้อยละ 16

3. สภาพคล่องทางการเงิน

ในปีงบประมาณ 2565 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 1,457.42 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากต้นงวด 5.34 ล้านบาท โดยเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน ส่วนใหญ่เป็นเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน นอกจากนี้เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน ส่วนใหญ่เป็นรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายสำหรับปี และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน ส่วนใหญ่เป็นการจ่ายลงทุนในอุปกรณ์ สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน และสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น

รายการ	ปี 2565 ล้านบาท	ปี 2564 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด) ล้านบาท
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	(1,935.21)	(3,549.09)	1,613.88
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน	(294.09)	1,912.13	(2,206.22)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน	2,234.56	1,217.38	1,017.18
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน	0.08	(0.50)	0.58
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	1,457.42	1,452.08	5.34

4. อัตราส่วนทางการเงิน

ในปีงบประมาณ 2565 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้น เนื่องจากรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสมลดลงจากผลกระทบของสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทำให้รายได้ลดลงไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่าย นอกจากนี้ ความสามารถในการจ่ายคืนเงินต้นและดอกเบี้ยของบริษัทฯ มาจากกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน ซึ่งส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายที่เพิ่มขึ้นจากการลงทุนในโครงการต่าง ๆ ที่แล้วเสร็จ

รายการ	ปี 2565 ล้านบาท	ปี 2564 ล้านบาท	เพิ่ม (ลด) ล้านบาท
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	5.41	1.95	3.46
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายคืนเงินต้น และดอกเบี้ย (เท่า)	9.58	11.75	(2.17)

ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทฯ ดำเนินงานในลักษณะที่ไม่ค้ากำไร (Cost Recovery Basis) โดยแหล่งเงินทุนในการลงทุนต่าง ๆ ของบริษัทฯ มาจากรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายที่คงไว้ตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญ ให้นำมาใช้จ่ายลงทุน นอกจากนี้การลงทุนบางส่วนมาจากการกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงิน และความสามารถในการชำระคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาที่บริษัทฯ ได้คิดรวมไว้ในค่าบริการที่เรียกเก็บจากสายการบินแล้ว

แนวโน้มทางการเงิน

แนวโน้มทางการเงินในปี 2566

จากการประมาณการตามแผนการเงินประจำปี 2566 (ปี 2566-2570) ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมครั้งที่ 7/2565 เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2565 บวท. คาดว่าจะมีรายได้รวมในปี 2566 จำนวน 7,730.10 ล้านบาท คาดว่าปริมาณเที่ยวบินเริ่มฟื้นตัวหลังจากสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) คลี่คลาย โดยได้รับปัจจัยสนับสนุนจากภาครัฐจากนโยบายการเปิดประเทศภายใต้มาตรการด้านสาธารณสุขที่ผ่อนคลาย โดยคาดการณ์ปริมาณเที่ยวบินที่จัดเก็บรายได้ในปี 2566 เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 48 และยังคงเรียกเก็บอัตราค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศตามอัตราปัจจุบัน สำหรับค่าบริการ En Route Charge อัตรา 3,500 บาทต่อหน่วย และ Terminal Charge อัตรา 500 บาทต่อหน่วย

อย่างไรก็ตามในปี 2566 ยังคงมีปริมาณเที่ยวบินน้อยกว่าช่วงก่อนเกิดสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ภายใต้สถานการณ์ดังกล่าว บวท. ยังคงดำเนินมาตรการปรับลดค่าใช้จ่ายทั่วทั้งองค์กรอย่างเคร่งครัด คาดว่าจะมีค่าใช้จ่ายดำเนินการรวม จำนวน 10,040.50 ล้านบาท ทำให้ในปี 2566 บวท. คาดว่าจะมีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย จำนวน 2,310.40 ล้านบาท

สำหรับงบลงทุนประจำปี 2566 บวท. ได้พิจารณาทบทวนแผนการลงทุนตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2566-2570 และให้ความสำคัญกับการจัดลำดับความสำคัญของการลงทุนเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และพิจารณาชะลอการลงทุนที่ไม่กระทบกับภารกิจหลักภาคความปลอดภัย รวมทั้งพิจารณาแผนการลงทุนให้มีความเหมาะสมเพื่อรักษาระดับมาตรฐานและความปลอดภัยในการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศให้เป็นไปอย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งเน้นการลงทุนที่ก่อให้เกิดรายได้และการลงทุนภาคความปลอดภัย เพื่อเตรียมความพร้อมในการให้บริการเพื่อรองรับการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินหลังวิกฤตโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) คลี่คลาย โดยงบประมาณลงทุนประจำปี 2566 มีกรอบวงเงินเบิกจ่ายลงทุน จำนวน 420 ล้านบาท และได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2565

ทั้งนี้ กรอบวงเงินเบิกจ่ายลงทุนประจำปี 2566 ดังกล่าว ยังไม่รวมการเบิกจ่ายลงทุนโครงการจัดเตรียมความพร้อมในการให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาอนุมัติโครงการฯ โดยมีวงเงินลงทุนรวมจำนวน 1,256 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 3 ปี (ปี 2566-2568) ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมครั้งที่ 14/2564 (660) เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2564 และการประชุมครั้งที่ 3/2565 เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2565 เรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคม (คค.) พิจารณาก่อนนำเสนอ ครม. เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

แนวโน้มทางการเงินในระยะ 5 ปี (ปี 2566-2570)

ประมาณการทางการเงินระยะ 5 ปี (ปี 2566-2570) ในปี 2566 คาดว่าปริมาณเที่ยวบินเริ่มฟื้นตัวจากการเปิดประเทศหลังจากสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) คลี่คลาย โดยคาดว่าสถานการณ์ด้านการบินจะกลับสู่ภาวะปกติในปี 2567 สอดคล้องตามการคาดการณ์ของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) โดยตามประมาณการรายได้และค่าใช้จ่ายระยะ 5 ปี (ปี 2566-2570) บวท. จะเริ่มมีรายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายตั้งแต่ปี 2567 เนื่องจากปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นจากสถานการณ์ที่เริ่มกลับสู่ภาวะปกติ ทั้งนี้ บวท. ได้ประมาณการปรับทบทวนอัตราค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศเพิ่มขึ้นตั้งแต่ปี 2567 (อัตราค่าบริการฯ ปัจจุบันใช้มาตั้งแต่ปี 2556) เพื่อให้สอดคล้องกับต้นทุนการให้บริการ โดยยังคงอยู่ภายใต้อัตราค่าบริการขั้นสูง (Ceiling) ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.)

นอกจากนั้น เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมรองรับการบริหารความเสี่ยงทางการเงินที่อาจเกิดขึ้นจากปัจจัยภายนอกที่อาจกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน เช่น สถานการณ์สงครามรวมทั้งวิกฤติเศรษฐกิจที่เป็นผลกระทบต่อเนื่องจากภาวะสงคราม เป็นต้น ซึ่งอาจทำให้เกิดสถานการณ์ฉุกเฉินที่ส่งผลกระทบต่อรายได้ที่ลดลงและเกิดปัญหาขาดสภาพคล่องทางการเงิน โดย บวท. จะดำเนินมาตรการตามแผนรองรับสภาวะวิกฤตทางการเงิน ด้านค่าใช้จ่าย ด้านการลงทุน ด้านรายได้ และด้านแหล่งเงิน และพิจารณากำหนดแผนและมาตรการดำเนินการควบคุม/ปรับลดค่าใช้จ่ายอย่างเหมาะสม เพื่อบริหารจัดการต้นทุนและค่าใช้จ่ายของ บวท. อย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับสถานการณ์ เพื่อบรรเทาผลกระทบทางการเงินจากรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย และเสริมสภาพคล่องทางการเงินในการดำเนินงานได้อย่างเพียงพอในสถานการณ์ต่าง ๆ

แผนการลงทุนและการจัดหาแหล่งทุนในระยะ 5 ปี จากแผนการลงทุนในระยะ 5 ปี ตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2566-2570 ของ บวท. คาดว่าจะมีวงเงินลงทุนประมาณ 7,000 ล้านบาท โดยมีโครงการลงทุนที่สำคัญ ได้แก่ โครงการจัดเตรียมความพร้อมเพื่อให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา นอกจากนั้นเป็นการลงทุนเพื่อสนับสนุนภาคความปลอดภัย และการลงทุนเพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศและสามารถรองรับระบบการบินของประเทศไทย โดย บวท. คาดว่าจะมีแหล่งเงินลงทุนส่วนใหญ่จากการจัดหาแหล่งเงินกู้ ระยะยาว และส่วนที่เหลือใช้จ่ายจากเงินทุนหมุนเวียนจากสภาพคล่องคงเหลือ

KPMG Phoomchai Audit Ltd.
50th Floor, Empire Tower
1 South Sathorn Road, Yannawa
Sathorn, Bangkok 10120, Thailand
Tel +66 2677 2000
Fax +66 2677 2222
Website home.kpmg/th

บริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิไชย สอบบัญชี จำกัด
ชั้น 50 เอ็มไพร์ ทาวเวอร์
1 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา
เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทร +66 2677 2000
แฟกซ์ +66 2677 2222
เว็บไซต์ home.kpmg/th

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอ ผู้ถือหุ้นบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 งบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุซึ่งประกอบด้วยสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและเรื่องอื่น ๆ

ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรค*ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน*ในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากบริษัทตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณเหล่านี้ ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

ข้าพเจ้าขอให้สังเกตหมายเหตุข้อ 4 ซึ่งอธิบายถึงผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ต่อธุรกิจของบริษัท และแผนการจัดการของฝ่ายบริหารเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว ทั้งนี้ ความเห็นของข้าพเจ้าไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากเรื่องนี้

KPMG Phoomchai Audit Ltd., a Thai limited liability company and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee.

เรื่องอื่น

หลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กล่าวไว้ในวรรค*เกณฑ์ในการแสดงความเห็น*และวรรค*ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน*เกี่ยวข้องเฉพาะในส่วนของการตรวจสอบรายงานทางการเงินโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วยข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานนั้น ซึ่งคาดว่ารายงานประจำปีจะถูกจัดเตรียมให้ข้าพเจ้าภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวเนื่องกับการตรวจสอบงบการเงิน คือ การอ่านข้อมูลอื่นตามที่ระบุข้างต้นเมื่อจัดทำแล้ว และพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้า หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปี หากข้าพเจ้าสรุปได้ว่ามีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้บริหารและขอให้ทำการแก้ไข

ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวกับการดำเนินงานต่อเนื่อง (ตามความเหมาะสม) และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกบริษัท หรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของข้าพเจ้ารวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงินไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาดเนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิผลของการควบคุมภายในของบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของข้าพเจ้าจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้บริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง
- ประเมินการนำเสนอโครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้บริหารในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

(บัณฑิต ตั้งภากรณ์)
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต
เลขทะเบียน 8509

บริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิไชย สอบบัญชี จำกัด
กรุงเทพมหานคร
28 พฤศจิกายน 2565

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

งบแสดงฐานะการเงิน

		30 กันยายน	
สินทรัพย์	*หมายเหตุ*	2565	2564
		(บาท)	
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	*6*	1,457,419,340	1,452,081,525
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	*16*	1,369,388,029	632,549,627
เงินให้กู้ยืมระยะสั้น	*16*	18,926,757	17,298,084
วัสดุคงเหลือ	*7*	75,366,804	76,424,513
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	*16*	220,294,707	120,293,526
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		9,312,756	4,398,879
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		**3,150,708,393**	**2,303,046,154**
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	*16*	11,934,153	12,408,419
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	*16*	7,790,450	10,774,874
อาคารและอุปกรณ์	*8*	6,228,060,827	7,169,688,417
สินทรัพย์สิทธิการใช้	*9*	713,260,707	748,644,598
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	*10*	41,062,556	73,256,210
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนที่เป็นหลักประกัน	*16*	123,000,000	123,000,000
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		**7,125,108,693**	**8,137,772,518**
รวมสินทรัพย์		**10,275,817,086**	**10,440,818,672**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

งบแสดงฐานะการเงิน

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	*หมายเหตุ*	30 กันยายน 2565	30 กันยายน 2564
		(บาท)	
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น		236,486,458	431,043,540
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	*5, 11*	2,830,000,000	700,000,000
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	*5, 11*	63,250,000	126,940,000
หนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	*9, 11*	36,852,979	36,416,640
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		99,886,645	76,411,504
เงินประกันสัญญา		130,316,633	133,478,970
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		87,322,802	52,471,576
รวมหนี้สินหมุนเวียน		**3,484,115,517**	**1,556,762,230**
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	*5, 11*	1,013,530,000	759,070,000
หนี้สินตามสัญญาเช่า	*9, 11*	679,061,332	711,673,055
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	*12*	3,478,642,418	3,863,026,328
ประมาณการหนี้สินระยะยาว		17,109,606	11,123,232
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		**5,188,343,356**	**5,344,892,615**
รวมหนี้สิน		**8,672,458,873**	**6,901,654,845**
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุนเรือนหุ้น			
ทุนจดทะเบียน *(หุ้นสามัญจำนวน 6,600,000 หุ้น มูลค่า 100 บาทต่อหุ้น)*		660,000,000	660,000,000
ทุนที่ออกและชำระแล้ว *(หุ้นสามัญจำนวน 6,600,000 หุ้น มูลค่า 100 บาทต่อหุ้น)*		660,000,000	660,000,000
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม			
จัดสรรแล้ว			
เงินกองทุนสวัสดิการ	*17*	362,148,919	335,270,893
ยังไม่ได้จัดสรร		581,209,294	2,543,892,934
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		**1,603,358,213**	**3,539,163,827**
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		**10,275,817,086**	**10,440,818,672**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

งบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ

		สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	
	หมายเหตุ	2565	2564
		(บาท)	
รายได้			
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ		4,805,669,138	2,664,347,064
รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน		444,521,989	360,277,051
รายได้จากงานที่รับทำ		204,695,829	44,178,036
รายได้เงินกองทุนสวัสดิการ	*17*	3,490,107	6,808,301
รายได้อื่น		114,912,067	87,124,765
รวมรายได้		**5,573,289,130**	**3,162,735,217**
ค่าใช้จ่าย			
ต้นทุนงานรับทำ		149,470,889	43,031,460
วัสดุสิ้นเปลืองใช้ไป		19,884,062	15,779,032
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	*13*	5,026,974,032	5,316,656,056
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		1,248,335,549	1,270,785,433
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา		379,972,749	277,617,194
ค่าเช่าสินทรัพย์และภาษีโรงเรือน		152,586,622	173,728,631
ค่าสาธารณูปโภคและการสื่อสาร		161,924,709	154,267,209
ค่าใช้จ่ายเงินกองทุนสวัสดิการ	*17*	313,629,174	269,546,722
ค่าใช้จ่ายอื่น		373,647,275	538,528,656
กลับรายการเงินรางวัลพิเศษ	*13*	-	(1,285,034,968)
ต้นทุนทางการเงิน		55,314,172	12,879,815
รวมค่าใช้จ่าย		**7,881,739,233**	**6,787,785,240**
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายสำหรับปี		**(2,308,450,103)**	**(3,625,050,023)**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

งบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จ

		สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	
	หมายเหตุ	2565	2564
		(บาท)	
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น			
รายการที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายในภายหลัง			
ผลกำไรจากการวัดมูลค่าใหม่ของผลประโยชน์พนักงานที่กำหนดไว้	*12*	372,644,489	237,972,532
รวมรายการที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายในภายหลัง		**372,644,489**	**237,972,532**
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี		**372,644,489**	**237,972,532**
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	*14*	**(1,935,805,614)**	**(3,387,077,491)**
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายสำหรับปี			
ส่วนของบริษัท		(1,998,311,036)	(3,362,311,602)
ส่วนของเงินกองทุนสวัสดิการ	*17*	(310,139,067)	(262,738,421)
		(2,308,450,103)	**(3,625,050,023)**
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี			
ส่วนของบริษัท		(1,625,666,547)	(3,124,339,070)
ส่วนของเงินกองทุนสวัสดิการ	*17*	(310,139,067)	(262,738,421)
		(1,935,805,614)	**(3,387,077,491)**
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	*15*	(349.77)	(549.25)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

			รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม		
	หมายเหตุ	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	เงินกองทุนสวัสดิการ	ยังไม่จัดสรร	รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
			(บาท)		
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564					
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563		**660,000,000**	**337,847,676**	**5,928,393,642**	**6,926,241,318**
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จสำหรับปี					
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย		-	(262,738,421)	(3,362,311,602)	(3,625,050,023)
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น		-	-	237,972,532	237,972,532
รวมรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จสำหรับปี		**-**	**(262,738,421)**	**(3,124,339,070)**	**(3,387,077,491)**
โอนไปเงินกองทุนสวัสดิการ	*17*	-	260,161,638	(260,161,638)	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564		**660,000,000**	**335,270,893**	**2,543,892,934**	**3,539,163,827**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

			รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายสะสม		
	หมายเหตุ	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	เงินกองทุนสวัสดิการ	ยังไม่จัดสรร	รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
			(บาท)		
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565					
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564		**660,000,000**	**335,270,893**	**2,543,892,934**	**3,539,163,827**
รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จสำหรับปี					
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย		-	(310,139,067)	(1,998,311,036)	(2,308,450,103)
รายได้สูงกว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น		-	-	372,644,489	372,644,489
รวมรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จสำหรับปี		**-**	**(310,139,067)**	**(1,625,666,547)**	**(1,935,805,614)**
โอนไปเงินกองทุนสวัสดิการ	*17*	-	337,017,093	(337,017,093)	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565		**660,000,000**	**362,148,919**	**581,209,294**	**1,603,358,213**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

งบกระแสเงินสด

	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	
	2565	2564
	(บาท)	
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายสำหรับปี	(2,308,450,103)	(3,625,050,023)
ปรับปรุงรายการที่กระทบรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายเป็นเงินสดรับ (จ่าย)		
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น	1,661,769	(406,320)
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	103,993,946	258,759,334
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,248,576,096	1,271,064,717
กำไรจากการจำหน่ายอาคารและอุปกรณ์	(3,068,873)	(419,447)
ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายสินทรัพย์	462,407	1,706,574
เงินปันผลรับ	(61,757)	(545,072)
ดอกเบี้ยรับ	(71,782,185)	(59,898,501)
ต้นทุนทางการเงิน	55,314,172	12,879,815
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	176,690,981	248,871,109
(กลับรายการ) ประมาณการหนี้สิน	7,441,729	(7,963,073)
กลับรายการเงินรางวัลพิเศษ	-	(1,285,034,968)
	(789,221,818)	(3,186,035,855)
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน		
ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	(808,296,298)	(137,265,611)
วัสดุคงเหลือ	1,057,709	(7,425,175)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(4,913,877)	5,837,070
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	(199,116,088)	(32,671,300)
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	23,475,142	(10,122,043)
เงินประกันสัญญา	(3,162,338)	(32,619,960)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	33,395,871	(14,388,925)
จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	(188,430,402)	(134,396,083)
กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน	**(1,935,212,099)**	**(3,549,087,882)**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

งบกระแสเงินสด

	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	
	2565	2564
	(บาท)	
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน		
เงินสดรับ (จ่าย) สำหรับสินทรัพย์ทางการเงินอื่น	(99,526,915)	2,634,761,160
เงินรับเงินปันผล	61,757	545,072
เงินให้กู้ยืม	(29,715,795)	(37,359,724)
เงินสดรับชำระคืนจากเงินให้กู้ยืม	31,071,546	33,523,672
เงินสดจ่ายเพื่อซื้ออุปกรณ์ สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(236,708,378)	(764,411,736)
เงินสดรับจากการขายอุปกรณ์	3,273,405	1,240,388
ดอกเบี้ยรับ	37,449,117	43,829,644
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	**(294,095,263)**	**1,912,128,476**
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน		
เงินสดรับเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	2,830,000,000	700,000,000
เงินสดรับเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	317,710,000	695,820,000
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	(700,000,000)	-
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(126,940,000)	(126,940,000)
เงินสดจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(42,884,925)	(4,110,463)
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า	(35,504,906)	(39,408,341)
เงินสดจ่ายชำระดอกเบี้ยตามสัญญาเช่า	(7,817,868)	(7,983,797)
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน	**2,234,562,301**	**1,217,377,399**
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ		
ก่อนผลกระทบของอัตราแลกเปลี่ยน	5,254,939	(419,582,007)
ผลกระทบของอัตราแลกเปลี่ยนที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	82,876	(498,973)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	**5,337,815**	**(420,080,980)**
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 1 ตุลาคม	1,452,081,525	1,872,162,505
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 30 กันยายน	**1,457,419,340**	**1,452,081,525**
รายการที่ไม่ใช่เงินสด		
ซื้อสินทรัพย์สิทธิการใช้ภายใต้สัญญาเช่า	3,329,522	787,498,036

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

หมายเหตุ	สารบัญ
1	ข้อมูลทั่วไป
2	เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน
3	นโยบายการบัญชีที่สำคัญ
4	ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)
5	บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
6	เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด
7	วัสดุคงเหลือ
8	อาคารและอุปกรณ์
9	สัญญาเช่า
10	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
11	หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย
12	ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน
13	ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ของพนักงาน
14	ภาษีเงินได้
15	รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน
16	เครื่องมือทางการเงิน
17	เงินกองทุนสวัสดิการ
18	ภาระผูกพันกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
19	หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกงบการเงินจากกรรมการเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2565

1 ข้อมูลทั่วไป

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัท) เป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม ได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานในการให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศและบริการการเดินอากาศที่เกี่ยวเนื่องสำหรับการบินพลเรือนของประเทศไทย รวม 3 ด้าน ประกอบด้วยด้านบริการการจัดการจราจรทางอากาศ ด้านบริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศและระบบติดตามอากาศยาน และด้านบริการการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบินภายใต้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เป็นผู้กำกับดูแลการให้บริการของบริษัท ซึ่งเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2563

2 เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน

งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน รวมถึงแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ

ในการจัดทำงบการเงินให้เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ผู้บริหารใช้วิจารณญาณ การประมาณการและข้อสมมติหลายประการ ซึ่งมีผลกระทบต่อการปฏิบัติตามนโยบายการบัญชีของบริษัท ทั้งนี้ ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากที่ประมาณการไว้ ประมาณการและข้อสมมติที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินซึ่งเปิดเผยในหมายเหตุแต่ละข้อจะได้รับการทบทวนอย่างต่อเนื่อง การปรับประมาณการทางบัญชีจะบันทึกโดยวิธีเปลี่ยนทันทีเป็นต้นไป

3 นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

(ก) เงินตราต่างประเทศ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศรวมถึงสินทรัพย์และหนี้สินที่ไม่เป็นตัวเงินซึ่งเกิดจากรายการบัญชีที่เป็นเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ สำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินและเป็นเงินตราต่างประเทศแปลงค่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่รายงาน

ผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นจากการแปลงค่าให้รับรู้เป็นรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายในงวดบัญชีนั้น

(ข) เครื่องมือทางการเงิน

(ข.1) การจัดประเภทและการวัดมูลค่า

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงิน (นอกเหนือจากลูกหนี้การค้า (ดูหมายเหตุข้อ 3(ง)) รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกเมื่อบริษัทเป็นคู่สัญญาตามข้อกำหนดของเครื่องมือทางการเงินนั้น และวัดมูลค่าเมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรม ทั้งนี้ สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายจะรวมหรือหักต้นทุนการทำรายการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการได้มาด้วย

ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกจัดประเภทรายการตามการวัดมูลค่า ได้แก่ การวัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย มูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น หรือมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย สินทรัพย์ทางการเงินจะไม่ถูกจัดประเภทรายการใหม่ภายหลังการรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกเว้นแต่บริษัทมีการเปลี่ยนแปลงโมเดลธุรกิจในการบริหารสินทรัพย์ทางการเงิน ในกรณีดังกล่าวสินทรัพย์ทางการเงินที่ได้รับผลกระทบทั้งหมดจะถูกจัดประเภทรายการใหม่โดยทันทีเป็นต้นไปนับจากวันที่มีการเปลี่ยนแปลงการจัดประเภท

ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก หนี้สินทางการเงินจัดประเภทด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง ดอกเบี้ยจ่าย กำไรและขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน และกำไรหรือขาดทุนที่เกิดจากการตัดรายการออกจากบัญชีรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายถูกวัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง ราคาทุนตัดจำหน่ายลดลงด้วยผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รายได้ดอกเบี้ย กำไรและขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น กำไรหรือขาดทุนที่เกิดจากการตัดรายการออกจากบัญชีรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

(ข.2) การตัดรายการออกจากบัญชีและการหักกลบ

บริษัทตัดรายการสินทรัพย์ทางการเงินออกจากบัญชีเมื่อสิทธิตามสัญญาที่จะได้รับกระแสเงินสดจากสินทรัพย์ทางการเงินหมดอายุหรือมีการโอนสิทธิในการรับกระแสเงินสดตามสัญญาในธุรกรรมซึ่งความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์ทางการเงินได้ถูกโอนหรือในกรณีที่บริษัทไม่ได้ทั้งโอนหรือคงไว้ซึ่งความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของเกือบทั้งหมดและไม่ได้คงไว้ซึ่งการควบคุมในสินทรัพย์ทางการเงิน

บริษัทตัดรายการหนี้สินทางการเงินออกจากบัญชีเมื่อภาระผูกพันตามสัญญาสิ้นสุดลง ยกเลิก หรือหมดอายุ บริษัทตัดรายการหนี้สินทางการเงินออกจากบัญชีหากมีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขและกระแสเงินสดจากการเปลี่ยนแปลงหนี้สินมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ โดยรับรู้หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมที่สะท้อนเงื่อนไขที่เปลี่ยนแปลงแล้ว

ผลต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีที่ตัดรายการและสิ่งตอบแทนที่ได้รับหรือต้องจ่าย รับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

(ข.3) การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงินนอกเหนือจากลูกหนี้การค้า

บริษัทรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย และเงินลงทุนในตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น

บริษัทรับรู้ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นด้วยผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอีก 12 เดือนข้างหน้า ยกเว้นสินทรัพย์ทางการเงินที่มีการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญของความเสี่ยงด้านเครดิตนับแต่การรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกหรือเป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่มีการด้อยค่าด้านเครดิต ซึ่งกรณีดังกล่าวจะวัดค่าเผื่อผลขาดทุนด้วยผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของสัญญา

ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเป็นการประมาณผลขาดทุนด้านเครดิตด้วยความน่าจะเป็นถ่วงน้ำหนักโดยพิจารณาถึงการคาดการณ์ในอนาคตประกอบกับประสบการณ์ในอดีต ซึ่งคำนวณโดยใช้มูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่คาดว่าจะไม่ได้รับคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงของสินทรัพย์ทางการเงิน

บริษัทพิจารณาว่าความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์ทางการเงินเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญหากเกินกำหนดชำระมากกว่า 90 วัน มีการเปลี่ยนแปลงของอันดับความน่าเชื่อถือที่ลดระดับลงอย่างมีนัยสำคัญ มีการดำเนินงานที่ถดถอยอย่างมีนัยสำคัญของลูกหนี้ หรือมีการเปลี่ยนแปลงหรือคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี ตลาด สภาวการณ์ทางเศรษฐกิจหรือกฎหมายที่ส่งผลในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของลูกหนี้ในการจ่ายชำระภาระผูกพันให้กับบริษัท

บริษัทพิจารณาว่าสินทรัพย์ทางการเงินจะเกิดการผิดสัญญาเมื่อ

- ผู้กู้ไม่สามารถจ่ายชำระภาระผูกพันด้านเครดิตให้แก่บริษัทได้เต็มจำนวน อีกทั้งบริษัทไม่มีสิทธิในการไล่เบี้ย เช่น การยึดหลักประกัน (หากมีการวางหลักประกัน) หรือ
- สินทรัพย์ทางการเงินค้างชำระเกินกว่า 180 วัน

(ข.4) การตัดจำหน่าย

มูลค่าตามบัญชีขั้นต้นของสินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดจำหน่ายเมื่อบริษัทไม่สามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะได้รับคืนเงิน หากมีการรับเงินคืนในภายหลังจากสินทรัพย์ที่มีการตัดจำหน่ายแล้ว จะรับรู้เป็นการกลับรายการการด้อยค่าในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายในงวดที่ได้รับคืน

(ข.5) ดอกเบี้ย

ดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายด้วยวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง ในการคำนวณดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่าย อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงจะนำมาใช้กับมูลค่าตามบัญชีขั้นต้นของสินทรัพย์ (เมื่อสินทรัพย์ไม่มีการด้อยค่าด้านเครดิต) หรือราคาทุนตัดจำหน่ายของหนี้สิน

(ค) เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบกระแสเงินสดประกอบด้วย ยอดเงินสด ยอดเงินฝากธนาคารประเภทเผื่อเรียก และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง เงินเบิกเกินบัญชีธนาคารซึ่งจะต้องชำระคืนเมื่อทวงถามถือเป็นส่วนหนึ่งของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบกระแสเงินสด

(ง) ลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้การค้ารับรู้เมื่อบริษัทมีสิทธิที่ปราศจากเงื่อนไขในการได้รับสิ่งตอบแทนตามสัญญา ลูกหนี้การค้าวัดมูลค่าด้วยราคาของรายการหักค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น หนี้สูญจะถูกตัดจำหน่ายเมื่อเกิดขึ้น

บริษัทประมาณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของสัญญา ซึ่งประมาณการโดยใช้ตารางการตั้งสำรองเพื่อหาอัตราผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ซึ่งวิธีดังกล่าวมีการจัดกลุ่มลูกหนี้ตามความเสี่ยงด้านเครดิตที่มีลักษณะร่วมกันและตามระยะเวลาที่เกินกำหนดชำระ โดยนำข้อมูลผลขาดทุนที่เกิดขึ้นในอดีต การปรับปรุงปัจจัยที่มี ความเฉพาะเจาะจงกับลูกหนี้นั้น ๆ ตลอดจนการประเมินข้อมูลสภาวการณ์เศรษฐกิจในปัจจุบันและข้อมูลคาดการณ์สภาวการณ์เศรษฐกิจทั่วไปในอนาคต ณ วันที่รายงาน

(จ) วัสดุคงเหลือ

วัสดุคงเหลือประกอบด้วยอะไหล่ วัดมูลค่าด้วยราคาทุนหรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า

ต้นทุนของวัสดุคงเหลือคำนวณโดยใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ต้นทุนสินค้าประกอบด้วยราคาทุนที่ซื้อ ต้นทุนแปลงสภาพหรือต้นทุนอื่นเพื่อให้สินค้าอยู่ในสถานที่และสภาพปัจจุบัน

มูลค่าสุทธิที่จะได้รับเป็นการประมาณราคาที่จะขายได้จากการดำเนินธุรกิจปกติหักด้วยค่าใช้จ่ายที่จำเป็นโดยประมาณในการขาย

(ฉ) อาคารและอุปกรณ์

อาคารและอุปกรณ์วัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและขาดทุนจากการด้อยค่า

ราคาทุนรวมถึงต้นทุนทางตรงที่เกี่ยวข้องกับการได้มาของสินทรัพย์ ต้นทุนของการก่อสร้างสินทรัพย์ที่กิจการก่อสร้างเอง รวมถึงต้นทุนของวัสดุ แรงงานทางตรง และต้นทุนทางตรงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสินทรัพย์เพื่อให้สินทรัพย์นั้นอยู่ในสภาพที่พร้อมจะใช้งานได้ตามความประสงค์ ต้นทุนในการรื้อถอน การขนย้าย การบูรณะสถานที่ตั้งของสินทรัพย์และต้นทุนการกู้ยืม สำหรับเครื่องมือที่ควบคุมโดยลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์ซึ่งไม่สามารถทำงานได้โดยปราศจากลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์นั้นให้ถือว่า ลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์ดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของอุปกรณ์

ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของอาคาร และอุปกรณ์ รับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

ต้นทุนที่เกิดขึ้นในภายหลัง

ต้นทุนในการเปลี่ยนแทนส่วนประกอบจะรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าตามบัญชีของรายการอาคารและอุปกรณ์ ถ้ามีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่บริษัทจะได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากรายการนั้น และสามารถวัดมูลค่าต้นทุนของรายการนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ ชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแทนจะถูกตัดจำหน่ายตามมูลค่าตามบัญชี ต้นทุนที่เกิดขึ้นในการซ่อมบำรุงที่อาคารและอุปกรณ์ที่เกิดขึ้นเป็นประจำจะรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดขึ้น

ค่าเสื่อมราคา

ค่าเสื่อมราคาคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามเกณฑ์อายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของแต่ละส่วนประกอบของสินทรัพย์ และรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย ทั้งนี้ บริษัทไม่คิดค่าเสื่อมราคาสำหรับสินทรัพย์ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

ประมาณการอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์แสดงได้ดังนี้

อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	7 - 20	ปี
ระบบอำนวยความสะดวก	5 - 20	ปี
เรดาร์และอุปกรณ์สื่อสาร	7 - 15	ปี
อุปกรณ์เครื่องกำเนิดไฟฟ้า	6, 20	ปี
เครื่องมืออุปกรณ์และครุภัณฑ์อื่น	7 - 20	ปี
เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน	5 - 7	ปี
รถยนต์และรถลากจูง	5	ปี

เครื่องบิน	5 - 25	ปี
สินทรัพย์รับบริจาค	5 - 25	ปี
อุปกรณ์ดนตรี-กีฬา	7	ปี

(ช) สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่น ๆ ที่บริษัทซื้อมาและมีอายุการใช้งานจำกัด วัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและขาดทุนจากการด้อยค่า รายจ่ายภายหลังการรับรู้รายการจะรับรู้เป็นสินทรัพย์เมื่อก่อให้เกิดประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคต ค่าตัดจำหน่ายคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามระยะเวลาที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์จากสินทรัพย์ไม่มีตัวตนและรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

ประมาณการระยะเวลาที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์แสดงได้ดังนี้

ค่าลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์	5	ปี

(ซ) สัญญาเช่า

ณ วันเริ่มต้นของสัญญา บริษัทจะประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า เมื่อสัญญานั้นให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุสำหรับช่วงเวลาหนึ่งเพื่อแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน

ในฐานะผู้เช่า

ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหรือวันที่มีการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่า บริษัทจะปันส่วนสิ่งตอบแทนที่ต้องจ่ายตามสัญญาให้กับแต่ละส่วนประกอบของสัญญาเช่าตามเกณฑ์ราคาเอกเทศของแต่ละส่วนประกอบ สำหรับสัญญาเช่าอสังหาริมทรัพย์ บริษัทเลือกที่จะไม่แยกส่วนประกอบที่ไม่เป็นการเช่าและรับรู้สัญญาเช่าและส่วนประกอบที่ไม่เป็นการเช่าเป็นสัญญาเช่าทั้งหมด

บริษัท รับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล ยกเว้นสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำหรือสัญญาเช่าระยะสั้นจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

สินทรัพย์สิทธิการใช้วัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและผลขาดทุนจากการด้อยค่า และปรับปรุงเมื่อมีการวัดมูลค่าใหม่ของหนี้สินตามสัญญาเช่า ต้นทุนของสินทรัพย์สิทธิการใช้ประกอบด้วยจำนวนเงินที่รับรู้เมื่อเริ่มแรกของหนี้สินตามสัญญาเช่าปรับปรุงด้วยเงินจ่ายล่วงหน้ารวมกับต้นทุนทางตรงเริ่มแรก ประมาณการต้นทุนในการบูรณะและสุทธิจากสิ่งจูงใจในสัญญาเช่าที่ได้รับ ค่าเสื่อมราคารับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายด้วยวิธีเส้นตรงนับจากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลจนถึงวันสิ้นสุดของอายุสัญญาเช่า เว้นแต่สัญญาเช่าที่โอนกรรมสิทธิ์ในสินทรัพย์ที่เช่าให้กับบริษัทเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่าหรือบริษัทจะใช้สิทธิในการซื้อสินทรัพย์ ในกรณีนี้สินทรัพย์สิทธิการใช้จะบันทึกค่าเสื่อมราคาตลอดอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์ที่เช่า ซึ่งกำหนดตามเกณฑ์เดียวกันกับสินทรัพย์และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง

หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าเมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่าปัจจุบันของค่าเช่าที่ต้องจ่ายทั้งหมดตามสัญญา ทั้งนี้ บริษัทใช้อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่มของบริษัทในการคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบัน บริษัทกำหนดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่มโดยนำอัตราดอกเบี้ยจากแหล่งข้อมูลทางการเงินภายนอกหลายแห่งและได้ปรับปรุงบางส่วนเพื่อให้สะท้อนระยะเวลาของสัญญาเช่าและลักษณะของสินทรัพย์ที่เช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายตามอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง และหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูกวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่า หรือมีการเปลี่ยนแปลงการประเมินการเลือกใช้สิทธิที่ระบุในสัญญาเช่า เมื่อมีการวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ จะปรับปรุงกับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์สิทธิการใช้ หรือรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย หากมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์สิทธิการใช้ได้ถูกลดมูลค่าลงจนเป็นศูนย์แล้ว

ในฐานะผู้ให้เช่า

ณ วันที่เริ่มต้นของสัญญาเช่าหรือวันที่มีการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่า บริษัทจะปันส่วนสิ่งตอบแทนที่จะได้รับตามสัญญาให้กับแต่ละส่วนประกอบของสัญญาตามเกณฑ์ราคาขายที่เป็นเอกเทศ

ณ วันเริ่มต้นของสัญญาให้เช่า บริษัทพิจารณาจัดประเภทสัญญาเช่าที่ได้โอนความเสี่ยงและผลตอบแทนทั้งหมดหรือเกือบทั้งหมดที่ผู้เป็นเจ้าของพึงได้รับจากสินทรัพย์อ้างอิงไปให้แก่ผู้เช่าเป็นสัญญาเช่าเงินทุน สัญญาที่ไม่เข้าเงื่อนไขดังกล่าวจะจัดประเภทเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน

บริษัทรับรู้ลูกหนี้สัญญาเช่าเงินทุนด้วยจำนวนเงินลงทุนสุทธิของสัญญาเช่า ซึ่งประกอบด้วยมูลค่าปัจจุบันของค่าเช่าและมูลค่าคงเหลือที่ไม่ได้รับประกันคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่า รายได้ดอกเบี้ยจากสัญญาเช่าเงินทุนจะถูกปันส่วนในแต่ละรอบระยะเวลาบัญชีเพื่อสะท้อนอัตราผลตอบแทนคงที่ในแต่ละงวดของบริษัทที่ได้จากเงินลงทุนสุทธิคงเหลือตามสัญญาเช่า

บริษัทรับรู้ค่าเช่าที่ได้รับจากสัญญาเช่าดำเนินงานเป็นรายได้ค่าเช่าด้วยวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า และแสดงเป็นส่วนหนึ่งของรายได้ค่าเช่า ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้นเพื่อการได้มาซึ่งสัญญาเช่าดำเนินงานจะรวมเป็นมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ที่ให้เช่าและรับรู้ต้นทุนดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายตลอดอายุสัญญาเช่าโดยใช้เกณฑ์เดียวกันกับรายได้ค่าเช่า

บริษัทประมาณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของสัญญา ซึ่งประมาณการโดยใช้ตารางการตั้งสำรองเพื่อหาอัตราผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ซึ่งวิธีดังกล่าวมีการจัดกลุ่มลูกหนี้สัญญาเช่าตามความเสี่ยงด้านเครดิตที่มีลักษณะร่วมกันและตามระยะเวลาที่เกินกำหนดชำระ โดยนำข้อมูลผลขาดทุนที่เกิดขึ้นในอดีต การปรับปรุงปัจจัยที่มีความเฉพาะเจาะจงกับลูกหนี้นั้น ๆ ตลอดจนการประเมินข้อมูลสภาวการณ์เศรษฐกิจในปัจจุบันและข้อมูลคาดการณ์สภาวการณ์เศรษฐกิจทั่วไปในอนาคต ณ วันที่รายงาน บริษัทตัดรายการลูกหนี้สัญญาเช่าตามที่เปิดเผยในหมายเหตุข้อ 3(ข)

(ฌ) การด้อยค่าสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

ยอดสินทรัพย์ตามบัญชีของบริษัทได้รับการทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานว่ามีข้อบ่งชี้เรื่องการด้อยค่าหรือไม่ ในกรณีที่มีข้อบ่งชี้จะทำการประมาณมูลค่าสินทรัพย์ที่คาดว่าจะได้รับคืน สำหรับค่าความนิยมและสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอน หรือ ยังไม่พร้อมใช้งาน จะประมาณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนทุกปี ในช่วงเวลาเดียวกัน

ขาดทุนจากการด้อยค่ารับรู้เมื่อมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าที่จะได้รับคืน ขาดทุนจากการด้อยค่าบันทึกในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย เว้นแต่เมื่อมีการกลับรายการการประเมินมูลค่าของสินทรัพย์เพิ่มของสินทรัพย์ชิ้นเดียวกันที่เคยรับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้นและมีการด้อยค่าในเวลาต่อมา ในกรณีนี้จะรับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น

มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน หมายถึง มูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์หรือมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หักต้นทุนในการขาย แล้วแต่มูลค่าใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์ ประมาณการกระแสเงินสดที่จะได้รับในอนาคตจะคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนคำนึงภาษีเงินได้เพื่อให้สะท้อนมูลค่าที่อาจประเมินได้ในตลาดปัจจุบัน ซึ่งแปรไปตามเวลาและความเสี่ยงที่มีต่อสินทรัพย์ สำหรับสินทรัพย์ที่ไม่ก่อให้เกิดกระแสเงินสดรับโดยอิสระจากสินทรัพย์อื่นจะพิจารณามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนรวมกับหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดที่สินทรัพย์นั้นเกี่ยวข้องด้วย

ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ที่เคยรับรู้ในงวดก่อนจะถูกกลับรายการ หากมีการเปลี่ยนแปลงประมาณการที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ขาดทุนจากการด้อยค่าจะถูกกลับรายการเพียงเท่าที่มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่เกินกว่ามูลค่าตามบัญชีภายหลังหักค่าเสื่อมราคาหรือค่าตัดจำหน่าย เสมือนหนึ่งไม่เคยมีการบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่ามาก่อน

(ญ) ผลประโยชน์ของพนักงาน

โครงการสมทบเงิน

ภาระผูกพันในการสมทบเข้าโครงการสมทบเงินจะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายพนักงานในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายในรอบระยะเวลาที่พนักงานได้ทำงานให้กับบริษัท

โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้

ภาระผูกพันสุทธิของบริษัทจากโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ถูกคำนวณแยกต่างหากเป็นรายโครงการจากการประมาณผลประโยชน์ในอนาคตที่เกิดจากการทำงานของพนักงานในงวดปัจจุบันและงวดก่อน ๆ ผลประโยชน์ดังกล่าวได้มีการคิดลดกระแสเงินสดเพื่อให้เป็นมูลค่าปัจจุบันซึ่งจัดทำตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยเป็นประจำทุกปี โดยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้

ในการวัดมูลค่าใหม่ของหนี้สินผลประโยชน์ที่กำหนดไว้สุทธิ กำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยจะถูกรับรู้รายการในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่นทันที บริษัทกำหนดดอกเบี้ยจ่ายของหนี้สินผลประโยชน์ที่กำหนดไว้สุทธิโดยใช้อัตราคิดลดที่ใช้วัดมูลค่าภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์ ณ สิ้นปี โดยคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ในหนี้สินผลประโยชน์ที่กำหนดไว้สุทธิซึ่งเป็นผลมาจากการสมทบเงินและการจ่ายชำระผลประโยชน์ ดอกเบี้ยจ่ายสุทธิและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการผลประโยชน์รับรู้รายการในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย

เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงผลประโยชน์ของโครงการหรือการลดขนาดโครงการ การเปลี่ยนแปลงในผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับการบริการในอดีต หรือ กำไรหรือขาดทุนจากการลดขนาดโครงการต้องรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายทันที บริษัทรับรู้กำไรและขาดทุนจากการจ่ายชำระผลประโยชน์พนักงานเมื่อเกิดขึ้น

ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น

ภาระผูกพันสุทธิของบริษัทที่เป็นผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานเป็นผลประโยชน์ในอนาคตที่เกิดจากการทำงานของพนักงานในงวดปัจจุบันและงวดก่อน ๆ ซึ่งผลประโยชน์นี้ได้คิดลดกระแสเงินสดเพื่อให้เป็นมูลค่าปัจจุบัน การวัดมูลค่าใหม่จะรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดขึ้น

ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้าง

ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อวันใดวันหนึ่งต่อไปนี้เกิดขึ้นก่อน เมื่อบริษัทไม่สามารถยกเลิกข้อเสนอการให้ผลประโยชน์ดังกล่าวได้อีกต่อไป หรือเมื่อบริษัทรับรู้ต้นทุนสำหรับการปรับโครงสร้าง หากระยะเวลาการจ่ายผลประโยชน์เกินกว่า 12 เดือนนับจากวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน ผลประโยชน์เมื่อเลิกจ้างจะถูกคิดลดกระแสเงินสด

ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงานรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อพนักงานทำงานให้ หนี้สินรับรู้ด้วยมูลค่าที่คาดว่าจะจ่ายชำระ หากบริษัทมีภาระผูกพันตามกฎหมายหรือภาระผูกพันโดยอนุมานที่จะต้องจ่ายอันเป็นผลมาจากการที่พนักงานได้ทำงานให้ในอดีตและภาระผูกพันนี้สามารถประมาณได้อย่างสมเหตุสมผล

(ฎ) ประมาณการหนี้สิน

ประมาณการหนี้สินจะรับรู้ก็ต่อเมื่อบริษัทมีภาระผูกพันตามกฎหมายหรือภาระผูกพันจากการอนุมานที่เกิดขึ้นในปัจจุบันอันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตซึ่งสามารถประมาณจำนวนของภาระผูกพันได้อย่างน่าเชื่อถือ และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าประโยชน์เชิงเศรษฐกิจจะต้องถูกจ่ายไปเพื่อชำระภาระผูกพันดังกล่าว ประมาณการหนี้สินพิจารณาจากการคิดลดกระแสเงินสดที่จะจ่ายในอนาคตโดยใช้อัตราคิดลดในตลาดปัจจุบันก่อนคำนึงถึงภาษีเงินได้ เพื่อให้สะท้อนจำนวนที่อาจประเมินได้ในตลาดปัจจุบันซึ่งแปรไปตามเวลาและความเสี่ยงที่มีต่อหนี้สิน ประมาณการหนี้สินส่วนที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากเวลาที่ผ่านไปรับรู้เป็นต้นทุนทางการเงิน

ประมาณการค่าประกันความเสียหาย

ประมาณการค่าประกันความเสียหายจะบันทึกเมื่อได้ขายสินค้าหรือให้บริการแก่ลูกค้าแล้ว ประมาณการค่าใช้จ่ายพิจารณาจากประวัติการจ่ายค่าประกันความเสียหาย และปัจจัยต่าง ๆ ที่อาจเกี่ยวข้องกับความน่าจะเป็นที่จะเกิดความเสียหายดังกล่าว

ค่าใช้จ่ายในการปรับโครงสร้างกิจการ

ประมาณการค่าใช้จ่ายในการปรับโครงสร้างกิจการจะบันทึกเมื่อรายละเอียดและแผนการปรับโครงสร้างได้รับการอนุมัติและการปรับโครงสร้างได้เริ่มดำเนินการ หรือได้เปิดเผยต่อสาธารณะแล้ว และไม่มีการรับรู้ประมาณการหนี้สินสำหรับขาดทุนจากการดำเนินงานในอนาคต

ประมาณการค่าใช้จ่ายจากสัญญาที่เสียเปรียบหรือก่อให้เกิดภาระ

ประมาณการค่าใช้จ่ายของสัญญาที่เสียเปรียบหรือก่อให้เกิดภาระแก่บริษัทจะบันทึกเมื่อประโยชน์ที่บริษัทพึงได้รับน้อยกว่าต้นทุนที่จำเป็นในการดำเนินการตามข้อผูกพันในสัญญา การประมาณค่าใช้จ่ายรับรู้ด้วยมูลค่าปัจจุบันของต้นทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อสิ้นสุดสัญญา หรือ ต้นทุนสุทธิที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อดำเนินสัญญาต่อ แล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า บริษัทรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าที่เกิดขึ้นจากสินทรัพย์ที่ระบุไว้ในสัญญาก่อนที่จะรับรู้และวัดมูลค่าประมาณการหนี้สิน

(ฏ) การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรมคือราคาที่จะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือจ่ายชำระเพื่อโอนหนี้สินในรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ร่วมตลาด ณ วันที่วัดมูลค่าในตลาดหลัก หรือตลาดที่ให้ประโยชน์สูงสุด (หากไม่มีตลาดหลัก) ที่ บริษัท สามารถเข้าถึงได้ในวันดังกล่าว มูลค่ายุติธรรมของหนี้สินสะท้อนผลกระทบของความเสี่ยงที่ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดของภาระผูกพัน

การวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หรือหนี้สิน บริษัทใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ มูลค่ายุติธรรมเหล่านี้ถูกจัดประเภทในแต่ละลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมตามข้อมูลที่ใช้ในการประเมินมูลค่า ดังนี้

- ข้อมูลระดับ 1 เป็นราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกัน
- ข้อมูลระดับ 2 เป็นข้อมูลอื่นที่สังเกตได้โดยตรงหรือโดยอ้อมสำหรับสินทรัพย์นั้นหรือหนี้สินนั้นนอกเหนือจากราคาเสนอซื้อขายซึ่งรวมอยู่ในข้อมูลระดับ 1
- ข้อมูลระดับ 3 ข้อมูลที่ใช้เป็นข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้สำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินนั้น

หากสินทรัพย์หรือหนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมมีราคาเสนอซื้อและราคาเสนอขายบริษัทวัดมูลค่าสินทรัพย์และสถานการณ์เป็นสินทรัพย์ด้วยราคาเสนอซื้อ และวัดมูลค่าหนี้สินและสถานะการเป็นหนี้สินด้วยราคาเสนอขาย

หลักฐานที่ดีที่สุดสำหรับมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกคือราคาของการทำรายการ เช่น มูลค่ายุติธรรมของผลตอบแทนที่ให้หรือได้รับ หากบริษัทพิจารณาว่ามูลค่ายุติธรรม ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกแตกต่างจากราคาของการทำรายการและมูลค่ายุติธรรมไม่ว่าจะได้มาจากราคาเสนอซื้อเสนอขายในตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่เหมือนกันหรือโดยใช้เทคนิคการวัดมูลค่าซึ่งใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ซึ่งตัดสินว่าไม่มีนัยสำคัญต่อการวัดมูลค่า ทำให้เครื่องมือทางการเงินวัดมูลค่าเมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรมปรับด้วยผลต่างระหว่างมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกและราคาของการทำรายการ และรับรู้เป็นรายการรอตัดบัญชีซึ่งจะรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายด้วยเกณฑ์ที่เหมาะสมตลอดอายุของเครื่องมือทางการเงินแต่ต้องไม่ช้ากว่าการวัดมูลค่ายุติธรรมที่ใช้หลักฐานสนับสนุนทั้งหมดจากข้อมูลที่สังเกตได้ในตลาดหรือเมื่อรายการดังกล่าวสิ้นสุดลง

(ฐ) รายได้

(ฐ.1) การรับรู้รายได้

รายได้รับรู้เมื่อลูกค้ามีอำนาจควบคุมในสินค้าหรือบริการด้วยจำนวนเงินที่สะท้อนถึงสิ่งตอบแทนที่บริษัทคาดว่าจะมีสิทธิได้รับซึ่งไม่รวมจำนวนเงินที่เก็บแทนบุคคลที่สาม และภาษีมูลค่าเพิ่ม

รายได้จากการขายสินค้ารับรู้เมื่อลูกค้ามีอำนาจควบคุมในสินค้าซึ่งโดยทั่วไปเกิดขึ้นเมื่อมีการส่งมอบสินค้าให้กับลูกค้า รายได้จากการให้บริการรับรู้เมื่อได้ให้บริการ

สำหรับสัญญาที่มีการรวมการขายสินค้าและบริการเข้าด้วยกัน บริษัทบันทึกสินค้าและบริการแยกจากกัน หากสินค้าและบริการดังกล่าวแตกต่างกัน (เช่น หากสามารถแยกสินค้าหรือบริการดังกล่าวออกจากกันได้และลูกค้าได้รับประโยชน์จากสินค้าหรือบริการนั้น) หรือมีการให้บริการหลาย ๆ ประเภทในรอบระยะเวลารายงานที่แตกต่างกัน สิ่งตอบแทนที่ได้รับจะถูกปันส่วนตามสัดส่วนของราคาขายที่เป็นเอกเทศของสินค้าและบริการนั้น ๆ

(ฐ.2) ยอดคงเหลือของสัญญา

สินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญารับรู้เมื่อบริษัทรับรู้รายได้ก่อนที่จะมีสิทธิที่ปราศจากเงื่อนไขในการได้รับสิ่งตอบแทน สินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญาวัดมูลค่าด้วยมูลค่าของสิ่งตอบแทนที่บริษัทคาดว่าจะได้รับหักค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น สินทรัพย์ที่เกิดจากสัญญาจะถูกจัดประเภทเป็นลูกหนี้การค้าเมื่อบริษัทมีสิทธิที่ปราศจากเงื่อนไขในการได้รับสิ่งตอบแทน

หนี้สินที่เกิดจากสัญญารวมถึงเงินรับล่วงหน้าจากลูกค้าเป็นภาระผูกพันที่จะต้องโอนสินค้าหรือบริการให้กับลูกค้า หนี้สินที่เกิดจากสัญญารวมถึงเงินรับล่วงหน้าจากลูกค้ารับรู้เมื่อบริษัทได้รับชำระหรือมีสิทธิที่ปราศจากเงื่อนไขในการได้รับสิ่งตอบแทนที่เรียกคืนไม่ได้จากลูกค้าก่อนที่บริษัทรับรู้รายได้ที่เกี่ยวข้อง

(ฑ) ภาษีเงินได้

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สำหรับปีประกอบด้วยภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีซึ่งรับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเว้นแต่รายการที่รับรู้โดยตรงในส่วนของผู้ถือหุ้นหรือรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น

ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันบันทึกโดยคำนวณจากรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายประจำปีที่ต้องเสียภาษี โดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้หรือที่คาดว่ามีผลบังคับใช้ ณ วันที่รายงาน ตลอดจนการปรับปรุงทางภาษีที่เกี่ยวกับรายการในปีก่อน ๆ

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีบันทึกโดยคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดขึ้นระหว่างมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินและจำนวนที่ใช้เพื่อความมุ่งหมายทางภาษี

การวัดมูลค่าของภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีต้องสะท้อนถึงผลกระทบทางภาษีที่จะเกิดจากลักษณะวิธีการที่บริษัทคาดว่าจะได้รับผลประโยชน์จากสินทรัพย์หรือจะจ่ายชำระหนี้สินตามมูลค่าตามบัญชี ณ วันที่สิ้นรอบระยะเวลาที่รายงาน

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีวัดมูลค่าโดยใช้อัตราภาษีที่คาดว่าจะใช้กับผลแตกต่างชั่วคราวเมื่อมีการกลับรายการโดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้หรือที่คาดว่ามีผลบังคับใช้ ณ วันที่รายงาน โดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้หรือที่คาดว่ามีผลบังคับใช้ ณ วันที่รายงาน ทั้งนี้ สินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันจะหักกลบกับหนี้สินภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันในงบการเงินเฉพาะกิจการ

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะบันทึกต่อเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากำไรเพื่อเสียภาษีในอนาคตจะมีจำนวนเพียงพอกับการใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวดังกล่าว สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะถูกทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานและจะถูกปรับลดลงเท่าที่ประโยชน์ทางภาษีจะมีโอกาสถูกใช้จริง

(ฒ) รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายต่อหุ้น

รายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยการหารรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายของผู้ถือหุ้นสามัญของบริษัทด้วยจำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ออกจำหน่ายระหว่างปี

(ณ) บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมทั้งทางตรงและทางอ้อมหรือมีอิทธิพลอย่างมีสาระสำคัญในการตัดสินใจทางการเงินและการบริหารของบริษัท หรือบุคคลหรือกิจการที่อยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันหรืออยู่ภายใต้อิทธิพลอย่างมีสาระสำคัญเดียวกันกับบริษัท หรือบริษัทมีอำนาจควบคุมทั้งทางตรงและทางอ้อม หรือมีอิทธิพลอย่างมีสาระสำคัญในการตัดสินใจทางการเงินและการบริหารต่อบุคคลหรือกิจการนั้น

4 ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

ในปี 2565 บริษัทยังคงได้รับผลกระทบจากสถานการณ์โรค COVID-19 โดยไตรมาสที่ 3/2565 สถานการณ์โรค COVID-19 เริ่มลดระดับความรุนแรงลง ทำให้มีการผ่อนคลายมาตรการการเดินทางเข้าประเทศมากขึ้น และหลังจากเปิดประเทศอย่างเต็มรูปแบบในไตรมาสที่ 4/2565 ปริมาณเที่ยวบินได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยปริมาณเที่ยวบินที่จัดเก็บรายได้เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 59 อย่างไรก็ตามปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว ยังคงน้อยกว่าปริมาณเที่ยวบินช่วงก่อนเกิดสถานการณ์โรค COVID-19 (ปี 2562) ประมาณร้อยละ 60 ทำให้ในปี 2565 มีรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย จำนวน 2,308 ล้านบาท บริษัทยังคงดำเนินมาตรการปรับลดค่าใช้จ่ายทั่วทั้งองค์กรอย่างเคร่งครัดเพื่อบรรเทาผลกระทบของรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย โดยค่าใช้จ่ายที่ลดลงส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร นอกจากนั้นเป็นค่าใช้จ่ายดำเนินการอื่นที่ไม่กระทบกับภารกิจด้านบริการการเดินอากาศ

สำหรับแนวโน้มรายได้และค่าใช้จ่ายประจำปี 2566 หลังจากสถานการณ์โรค COVID-19 คลี่คลายลง ส่งผลให้ปริมาณเที่ยวบินเริ่มฟื้นตัว บริษัทได้คาดการณ์ปริมาณเที่ยวบินที่จัดเก็บรายได้ในปี 2566 เพิ่มขึ้นจากปี 2565 แต่ปริมาณเที่ยวบินดังกล่าวยังคงน้อยกว่าช่วงก่อนเกิดสถานการณ์โรค COVID-19 โดยคาดว่าสถานการณ์ด้านการบินจะกลับสู่ภาวะปกติในปี 2567 สอดคล้องตามการคาดการณ์ของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA)

5 บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่มีรายการระหว่างกันที่มีนัยสำคัญกับบริษัท ในระหว่างปีมีดังต่อไปนี้

ชื่อกิจการ	**ประเทศที่จัดตั้ง / สัญชาติ**	**ลักษณะความสัมพันธ์**
สายการบินสมาชิก	ไทย	เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท ถือหุ้นในบริษัทรวมกันร้อยละ 9 และมีผู้แทนเป็นกรรมการของบริษัท
สถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้น	ไทย	มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ร่วมกัน
ผู้บริหารสำคัญ	ไทย	บุคคลที่มีอำนาจและความรับผิดชอบการวางแผน สั่งการและควบคุมกิจกรรมต่าง ๆ ของกิจการไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม ทั้งนี้ รวมถึงกรรมการของกิจการ (ไม่ว่าจะทำหน้าที่ในระดับบริหารหรือไม่)

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

รายการที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันสำหรับแต่ละปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน สรุปได้ดังนี้

	2565	2564
	(ล้านบาท)	
สายการบินสมาชิก		
รายได้ค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ	4,100	2,382
รายได้ค่าเช่า ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์ และค่าบริการข้อมูลการบิน	74	74
สถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้น		
ต้นทุนทางการเงิน	46	5
ผู้บริหารสำคัญ		
ค่าเบี้ยประชุมของคณะกรรมการบริษัทคณะต่าง ๆ	3	3
ค่าตอบแทนกรรมการรัฐวิสาหกิจ	1	1

ยอดคงเหลือกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 30 กันยายน มีดังนี้

ลูกหนี้ค่าบริการ	2565	2564
	(ล้านบาท)	
สายการบินสมาชิก	1,749	1,005
	1,749	**1,005**
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(700)	(583)
สุทธิ	**1,049**	**422**

เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน	2565	2564
	(ล้านบาท)	
สถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้น	3,757	1,426
รวม	**3,757**	**1,426**
ส่วนที่หมุนเวียน	2,743	667
ส่วนที่ไม่หมุนเวียน	1,014	759
รวม	**3,757**	**1,426**

สัญญาสำคัญที่ทำกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

สัญญาสายการบินสมาชิก

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 บริษัทได้ทำสัญญากับสายการบินสมาชิกจำนวน 96 ราย *(2564: 92 ราย)* เพื่อกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับอัตราค่าบริการ การให้การสนับสนุนทางการเงินแก่บริษัท และการแบ่งหุ้นของบริษัทให้กับสายการบินสมาชิกทุกสายการบินรวมกันร้อยละ 9 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัท

สัญญาเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้น

เงินกู้ยืมระยะสั้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 บริษัทได้ออกตั๋วสัญญาใช้เงินหลายฉบับให้แก่สถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้นหลายแห่ง จำนวนเงินรวม 2,680 ล้านบาท โดยมีกำหนดการจ่ายเงินในเดือนตุลาคมถึงเดือนธันวาคม 2565 พร้อมด้วยดอกเบี้ยตามอัตราที่ตกลงร่วมกัน

เงินกู้ยืมระยะยาว

เมื่อวันที่ 3 กันยายน 2550 บริษัทได้ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับสถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้นแห่งหนึ่ง ในวงเงิน 1,650 ล้านบาท สัญญาเงินกู้มีระยะเวลา 15 ปี โดยมีระยะเวลาปลอดหนี้ต้นเงินกู้ 2 ปี นับจากวันที่บริษัทเบิกใช้เงินกู้งวดแรก มีกำหนดจ่ายชำระคืนเงินต้นทุก ๆ 6 เดือน นับจากวันที่สิ้นสุดระยะเวลาปลอดหนี้เงินต้นดังกล่าว โดยชำระคืนงวดที่ 1 - 25 งวดละ 63.47 ล้านบาท และงวดที่ 26 63.25 ล้านบาท เงินกู้ยืมดังกล่าวมีอัตราดอกเบี้ยตามที่ตกลงกันในสัญญา และมีกำหนดจ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน นับจากวันที่บริษัทเบิกใช้เงินกู้งวดแรก เงินกู้ยืมดังกล่าวไม่มีหลักประกัน

เมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2564 บริษัทได้ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับสถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้นแห่งหนึ่ง ในวงเงิน 2,678.40 ล้านบาท สัญญาเงินกู้ดังกล่าวมีกำหนดจ่ายชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยงวดสุดท้ายภายใน 3 ปี 6 เดือน นับจากวันที่บริษัทเบิกใช้เงินกู้งวดแรก มีอัตราดอกเบี้ยตามที่ตกลงกันในสัญญา และมีกำหนดจ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน นับจากวันที่บริษัทเบิกใช้เงินกู้งวดแรก เงินกู้ยืมดังกล่าวไม่มีหลักประกัน ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 บริษัทมีภาระหนี้เงินกู้ยืมระยะยาวตามสัญญาดังกล่าวจำนวนรวม 1,013.53 ล้านบาท

6 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

	2565	2564
	(ล้านบาท)	
เงินสดในมือ	2	2
เงินฝากธนาคารประเภทกระแสรายวัน	8	7
เงินฝากธนาคารประเภทออมทรัพย์	1,447	1,443
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดในงบแสดงฐานะการเงิน	**1,457**	**1,452**

7 วัสดุคงเหลือ

	2565	2564
	(ล้านบาท)	
อะไหล่เครื่องบิน	25	27
อะไหล่เครื่องช่วยเดินอากาศ	26	27
อะไหล่อุปกรณ์เรดาร์	17	14
อะไหล่อุปกรณ์วิทยุ	4	4
วัสดุสำนักงาน	3	4
รวม	**75**	**76**

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

8 อาคารและอุปกรณ์

	อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	ระบบอำนวยความสะดวก	เรดาร์และอุปกรณ์สื่อสาร	อุปกรณ์เครื่องกำเนิดไฟฟ้า	เครื่องมืออุปกรณ์และครุภัณฑ์อื่น	เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน	รถยนต์และรถลากจูง	เครื่องบิน	สินทรัพย์รับบริจาค	อุปกรณ์ดนตรี-กีฬา	สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	รวม
						(ล้านบาท)						
ราคาทุน												
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563	2,996	1,643	9,641	699	1,620	1,382	6	901	92	4	945	19,929
เพิ่มขึ้น	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	763	763
โอน	95	62	250	11	56	55	-	-	2	-	(532)	(1)
จำหน่าย	-	(6)	(40)	(7)	(40)	(15)	-	-	-	-	-	(108)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 และ 1 ตุลาคม 2564	**3,091**	**1,699**	**9,851**	**703**	**1,636**	**1,422**	**6**	**901**	**94**	**4**	**1,176**	**20,583**
เพิ่มขึ้น	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	237	237
โอน	51	66	460	121	19	133	-	-	-	-	(851)	(1)
จำหน่าย	-	(8)	(2)	(19)	(1)	(3)	-	-	(1)	-	-	(34)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2565	**3,142**	**1,757**	**10,309**	**805**	**1,654**	**1,552**	**6**	**901**	**93**	**4**	**562**	**20,785**

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

	อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	ระบบอำนวยความสะดวก	เรดาร์และอุปกรณ์สื่อสาร	อุปกรณ์เครื่องกำเนิดไฟฟ้า	เครื่องมืออุปกรณ์และครุภัณฑ์อื่น	เครื่องตกแต่งและเครื่องใช้สำนักงาน	รถยนต์และรถลากจูง	เครื่องบิน	สินทรัพย์รับบริจาค	อุปกรณ์ดนตรี-กีฬา	สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	รวม
						(ล้านบาท)						
ค่าเสื่อมราคา												
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563	2,161	1,036	6,139	405	1,171	1,059	5	266	84	3	-	12,329
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	118	104	611	56	126	135	-	37	5	-	-	1,192
จำหน่าย	-	(6)	(40)	(7)	(40)	(15)	-	-	-	-	-	(108)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 และ 1 ตุลาคม 2564	**2,279**	**1,134**	**6,710**	**454**	**1,257**	**1,179**	**5**	**303**	**89**	**3**	**-**	**13,413**
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	120	97	619	62	108	131	1	37	2	-	-	1,177
จำหน่าย	-	(8)	(2)	(19)	(1)	(2)	-	-	(1)	-	-	(33)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2565	**2,399**	**1,223**	**7,327**	**497**	**1,364**	**1,308**	**6**	**340**	**90**	**3**	**-**	**14,557**
มูลค่าสุทธิทางบัญชี												
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564												
ภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัท	812	565	3,141	249	379	243	1	598	5	1	1,176	7,170
	812	**565**	**3,141**	**249**	**379**	**243**	**1**	**598**	**5**	**1**	**1,176**	**7,170**
ณ วันที่ 30 กันยายน 2565												
ภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัท	743	534	2,982	308	290	244	-	561	3	1	562	6,228
	743	**534**	**2,982**	**308**	**290**	**244**	**-**	**561**	**3**	**1**	**562**	**6,228**

ราคาทรัพย์สินของบริษัทก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของอาคารและอุปกรณ์ ซึ่งได้คิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว แต่ยังคงใช้งานจนถึง ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 มีจำนวน 8,074 ล้านบาท *(2564: 6,925 ล้านบาท)*

9 สัญญาเช่า

สินทรัพย์สิทธิการใช้ ณ วันที่ 30 กันยายน	2565	2564
	(ล้านบาท)	
ที่ดินและอาคาร	791	787
รวม	**791**	**787**

ในปี 2565 สินทรัพย์สิทธิการใช้ของบริษัทเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 3 ล้านบาท *(2564: 787 ล้านบาท)*

บริษัทเช่าที่ดินและอาคารหลายแห่งทั่วประเทศกับหน่วยงานราชการ โดยสัญญาระบุระยะเวลา 3 ปี โดยมีสิทธิต่ออายุสัญญาเช่าเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญา ค่าเช่ากำหนดชำระเป็นรายปีและรายเดือนตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา

สิทธิเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่า

สัญญาเช่าที่ดินและอาคารดังกล่าวให้สิทธิบริษัทในการเลือกขยายอายุสัญญาเช่าภายใน 30 วัน ก่อนสิ้นสุดระยะเวลาเช่า ในทางปฏิบัติบริษัทจะพิจารณารวมสิทธิในการขยายอายุสัญญาเช่าสำหรับสัญญาเช่าใหม่เพื่อให้มีความยืดหยุ่นในการดำเนินงาน สิทธิเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าเป็นสิทธิที่ให้บริษัทเป็นผู้มีสิทธิเลือก บริษัทจะประเมินตั้งแต่วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลว่ามีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่จะใช้สิทธิในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือไม่ และบริษัทจะทบทวนการประเมินว่ายังมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่จะใช้สิทธิเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือไม่ หากมีเหตุการณ์สำคัญหรือมีการเปลี่ยนแปลงสถานการณ์อย่างมีสาระสำคัญซึ่งอยู่ภายใต้การควบคุมของบริษัท

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน	2565	2564
	(ล้านบาท)	
จำนวนที่รับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย		
ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ - ที่ดินและอาคาร	39	39
ดอกเบี้ยจ่ายของหนี้สินตามสัญญาเช่า	8	8
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าระยะสั้น	14	14
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสัญญาเช่าสินทรัพย์ที่มีมูลค่าต่ำ	2	2
ค่าเช่าจ่าย	137	149

ในปี 2565 กระแสเงินสดจ่ายทั้งหมดของสัญญาเช่าของบริษัทมีจำนวน 198 ล้านบาท *(2564: 204 ล้านบาท)*

10 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

	ค่าลิขสิทธิ์ซอฟต์แวร์
	(ล้านบาท)
ราคาทุน	
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563	242
เพิ่มขึ้น	3
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 และ 1 ตุลาคม 2564	**245**
เพิ่มขึ้น	1
ณ วันที่ 30 กันยายน 2565	**246**
ค่าตัดจำหน่าย	
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563	131
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	41
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 และ 1 ตุลาคม 2564	**172**
ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	33
ณ วันที่ 30 กันยายน 2565	**205**
มูลค่าสุทธิทางบัญชี	
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	**73**
ณ วันที่ 30 กันยายน 2565	**41**

11 หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย

	2565			2564		
	ส่วนที่มีหลักประกัน	ส่วนที่ไม่มีหลักประกัน	**รวม**	ส่วนที่มีหลักประกัน	ส่วนที่ไม่มีหลักประกัน	**รวม**
			(ล้านบาท)			
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	2,830	**2,830**	-	700	**700**
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	1,077	**1,077**	-	886	**886**
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	716	**716**	-	748	**748**
รวมหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย	**-**	**4,623**	**4,623**	**-**	**2,334**	**2,334**

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 บริษัทมีวงเงินสินเชื่อซึ่งยังไม่ได้เบิกใช้เป็นจำนวนเงินรวม 3,434.87 ล้านบาท *(2564: 3,082.58 ล้านบาท)*

	2565			2564		
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	จำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่าย	ดอกเบี้ย	มูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่าย	จำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่าย	ดอกเบี้ย	มูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่าย
			(ล้านบาท)			
ภายใน 1 ปี	44	7	37	44	8	36
1 - 5 ปี	174	27	147	216	33	183
เกิน 5 ปี	571	39	532	567	38	529
รวม	**789**	**73**	**716**	**827**	**79**	**748**

12 ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน

	2565	2564
	(ล้านบาท)	
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	68	49
โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้	3,349	3,666
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	62	148
รวม	**3,479**	**3,863**

โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้

บริษัทจัดการโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ตามข้อกำหนดของประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2562 ในการให้ผลประโยชน์เมื่อเกษียณแก่พนักงานตามสิทธิและอายุงาน โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้มีความเสี่ยงจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ได้แก่ ความเสี่ยงของช่วงชีวิต และความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันตาม โครงการผลประโยชน์	2565	2564
	(ล้านบาท)	
ณ วันที่ 1 ตุลาคม	3,666	3,799
รับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย		
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	149	163
ดอกเบี้ยจากภาระผูกพัน	87	74
	236	**237**
รับรู้ในรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จอื่น		
กำไรจากการประมาณตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย		
- ข้อสมมติทางการเงิน	(372)	(238)
	3,530	**3,798**
ผลประโยชน์จ่าย	(181)	(132)
ณ วันที่ 30 กันยายน	**3,349**	**3,666**

ข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	2565	2564
	(ร้อยละ)	
อัตราคิดลด	3.78	2.44
การเพิ่มขึ้นของเงินเดือนในอนาคต	7.5	7.5
อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน	0	0

ข้อสมมติเกี่ยวกับอัตรามรณะในอนาคตถือตามข้อมูลทางสถิติที่เผยแพร่ทั่วไปและตารางมรณะ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 ระยะเวลาถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของภาระผูกพันผลประโยชน์ที่กำหนดไว้เป็น 15 ปี *(2564: 16 ปี)*

การวิเคราะห์ความอ่อนไหว

การเปลี่ยนแปลงในแต่ละข้อสมมติที่เกี่ยวข้องในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่อาจเป็นไปได้อย่างสมเหตุสมผล ณ วันที่รายงาน โดยถือว่าข้อสมมติอื่น ๆ คงที่

ผลกระทบต่อภาระผูกพันของโครงการผลประโยชน์	ข้อสมมติเพิ่มขึ้นร้อยละ 1		ข้อสมมติลดลงร้อยละ 1	
ณ วันที่ 30 กันยายน	2565	2564	2565	2564
	(ล้านบาท)			
อัตราคิดลด	(234)	(289)	266	331
การเพิ่มขึ้นของเงินเดือนในอนาคต	3	3	(4)	(1)

13 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ของพนักงาน

	2565	2564
	(ล้านบาท)	
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	4,552	4,700
โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้	236	237
เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	298	367
ส่วนที่เพิ่มขึ้น (ลดลง) ของหนี้สินสำหรับรางวัลผู้ที่ทำงานกับบริษัท เป็นระยะเวลานาน	(64)	10
อื่น ๆ	5	3
รวม	**5,027**	**5,317**

เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับพนักงานของบริษัทบนพื้นฐานความสมัครใจของพนักงานในการเป็นสมาชิกของกองทุน โดยพนักงานจ่ายเงินสะสมในอัตราร้อยละ 2 ถึงอัตราร้อยละ 15 ของเงินเดือนทุกเดือน และบริษัทจ่ายสมทบในอัตราร้อยละ 8.5 ถึงอัตราร้อยละ 15 ของเงินเดือนของพนักงานทุกเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้ได้จดทะเบียนเป็นกองทุนสำรองเลี้ยงชีพตามข้อกำหนดของกระทรวงการคลังและจัดการกองทุนโดยผู้จัดการกองทุนที่ได้รับอนุญาต

บริษัทหยุดส่งเงินสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพเป็นระยะเวลา 4 เดือน ตั้งแต่เดือนมีนาคมถึงเดือนมิถุนายน 2564 ซึ่งเป็นไปตามประกาศกระทรวงการคลัง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2564 และนำส่งเงินสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพในอัตราร้อยละ 2 อัตราเดียว เป็นระยะเวลา 6 เดือน ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2564 ถึงเดือนมีนาคม 2565 ซึ่งเป็นไปตามมติที่ประชุมใหญ่วิสามัญของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ครั้งที่ 1/2564 เมื่อวันที่ 17 กันยายน 2564

งดจ่ายเงินรางวัลพิเศษ

เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2565 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทมีมติอนุมัติการงดจ่ายเงินรางวัลพิเศษประจำปี 2565

เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 2564 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทมีมติอนุมัติงดจ่ายเงินรางวัลพิเศษประจำปี 2563 และ ปี 2564 บริษัทได้บันทึกกลับรายการเงินรางวัลพิเศษในงบรายได้และค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 เป็นจำนวนเงิน 1,285 ล้านบาท

14 ภาษีเงินได้

ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2563 ให้ความเห็นชอบนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศเกี่ยวกับการมอบหมายให้บริษัทฯ ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานให้บริการการจัดการจราจรทางอากาศและบริการการเดินอากาศที่เกี่ยวเนื่องสำหรับการบินพลเรือนของประเทศไทย รวม 3 ด้าน คือ

(1) ด้านบริการการจัดการจราจรทางอากาศ

(2) ด้านบริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน และ

(3) ด้านบริการการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน

โดยให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำกับดูแลการให้บริการของบริษัทให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดภายใต้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

บริษัทได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการยกเว้นรัษฎากร (ฉบับที่ 170) พ.ศ.2529 ซึ่งกำหนดว่า "ให้ยกเว้นภาษีเงินได้สำหรับเงินได้จากการเรียกเก็บค่าบริการการสื่อสารทางวิทยุเกี่ยวกับการบินระหว่างประเทศ ระหว่างสถานีพื้นดิน หรือระหว่างอากาศกับพื้นดิน การสื่อสารทางวิทยุเกี่ยวกับงานอุตุนิยม และค่าบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้แก่บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคล ซึ่งได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้ปฏิบัติหน้าที่ตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ทั้งนี้เฉพาะส่วนที่เรียกเก็บจากบริษัทการบินต่าง ๆ"

15 รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน

	2565	2564
	(ล้านบาท / พันหุ้น)	
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายที่เป็นส่วนของผู้ถือหุ้นสามัญสำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน		
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายสำหรับปีที่เป็นส่วนของผู้ถือหุ้นสามัญของบริษัท	**(2,308)**	**(3,625)**
จำนวนหุ้นสามัญที่ออกจำหน่ายแล้ว		
จำนวนหุ้นสามัญ (ขั้นพื้นฐาน) ณ วันที่ 30 กันยายน	**6,600**	**6,600**
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายต่อหุ้น (ขั้นพื้นฐาน) *(บาท)*	**(349.77)**	**(549.25)**

16 เครื่องมือทางการเงิน

(ก) มูลค่าตามบัญชีและมูลค่ายุติธรรม

ตารางดังต่อไปนี้แสดงมูลค่าตามบัญชีและมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงิน รวมถึงลำดับชั้นมูลค่ายุติธรรม แต่ไม่รวมถึงการแสดงข้อมูลมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายหากมูลค่าตามบัญชีใกล้เคียงกับมูลค่ายุติธรรมอย่างสมเหตุสมผล

	มูลค่าตามบัญชี			มูลค่ายุติธรรม			
	มูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย	ราคาทุนตัดจำหน่าย - สุทธิ	รวม	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
			(ล้านบาท)				
ณ วันที่ 30 กันยายน 2565							
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินให้กู้ยืม	-	26	26	-	-	26	26
สินทรัพย์ทางการเงินอื่น							
เงินฝากกับสถาบันการเงิน	-	220	220				
ตราสารหนี้	12	-	12	-	12	-	12
รวมสินทรัพย์ทางการเงินอื่น	**12**	**220**	**232**				
สินทรัพย์ทางการเงินที่เป็นหลักประกัน	-	123	123				
หนี้สินทางการเงิน							
เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน	-	(3,907)	(3,907)	-	(3,907)	-	(3,907)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564							
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินให้กู้ยืม	-	28	28	-	-	28	28
สินทรัพย์ทางการเงินอื่น							
เงินฝากกับสถาบันการเงิน	-	120	120				
ตราสารหนี้	12	-	12	-	12	-	12
รวมสินทรัพย์ทางการเงินอื่น	**12**	**120**	**132**				
สินทรัพย์ทางการเงินที่เป็นหลักประกัน	-	123	123				
หนี้สินทางการเงิน							
เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน	-	(1,586)	(1,586)	-	(1,586)	-	(1,586)

เครื่องมือทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม

ประเภท	**เทคนิคการประเมินมูลค่า**
เงินลงทุนในหน่วยลงทุนในความต้องการของตลาดที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านรายได้สูง (ต่ำ) กว่าค่าใช้จ่าย	มูลค่าสินทรัพย์สุทธิ ณ วันที่รายงาน

เครื่องมือทางการเงินที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม

ประเภท	**เทคนิคการประเมินมูลค่า**
ตราสารหนี้และหนี้สินทางการเงินอื่น	การคิดลดกระแสเงินสด

(ข) นโยบายการจัดการความเสี่ยงทางด้านการเงิน

(ข.1) ความเสี่ยงด้านเครดิต

ความเสี่ยงด้านเครดิตเป็นความเสี่ยงจากการสูญเสียทางการเงินของบริษัท หากลูกค้าหรือคู่สัญญาตามเครื่องมือทางการเงินไม่สามารถปฏิบัติตามภาระผูกพันตามสัญญา ซึ่งโดยส่วนใหญ่เกิดจากลูกหนี้ที่เป็นลูกค้าและเงินลงทุนในตราสารหนี้ของบริษัท

(ข.1.1) ลูกหนี้การค้า

ฐานะเปิดต่อความเสี่ยงด้านเครดิตของบริษัทได้รับอิทธิพลมาจากลักษณะเฉพาะตัวของลูกค้าแต่ละราย อย่างไรก็ตาม ผู้บริหารต้องพิจารณาถึงปัจจัยอื่น ๆ ซึ่งอาจส่งผลต่อความเสี่ยงด้านเครดิตของลูกค้า ซึ่งรวมถึงความเสี่ยงของการผิดนัดชำระซึ่งเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมและประเทศที่ลูกค้าดำเนินธุรกิจอยู่

บริษัทจำกัดฐานะเปิดต่อความเสี่ยงด้านเครดิตของลูกหนี้การค้าด้วยการกำหนดระยะเวลาการจ่ายชำระสูงสุดที่ 6 เดือน

ตารางที่แสดงไว้ด้านล่างให้ข้อมูลเกี่ยวกับฐานะเปิดต่อความเสี่ยงด้านเครดิตและผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้ค่าบริการและลูกหนี้อื่น	2565	2564
	(ล้านบาท)	
ลูกหนี้ค่าบริการ		
เช็ครับ	-	11
ลูกหนี้สายการบิน	2,297	1,436
ลูกหนี้ในประเทศ	33	57
ลูกหนี้ต่างประเทศ	55	22
รายได้ค่าบริการค้างรับ	26	30
	2,411	**1,556**
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(1,112)	(1,001)
	1,299	**555**
ลูกหนี้อื่น		
ดอกเบี้ยค้างรับ	2	2
ค่าปรับเจ้าหนี้ผิดสัญญา	18	18
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	24	27
ลูกหนี้เงินยืมทดรอง	26	31
	70	**78**
รวม	**1,369**	**633**

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565	ลูกหนี้สายการบิน	ลูกหนี้ในประเทศและต่างประเทศ	รวมลูกหนี้ค่าบริการ	ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น
		(ล้านบาท)		
น้อยกว่า 1 เดือน	746	26	772	28
1 - 3 เดือน	270	10	280	57
3 - 6 เดือน	334	25	359	151
6 - 12 เดือน	357	2	359	261
มากกว่า 12 เดือน	590	25	615	615
รวม	**2,297**	**88**	**2,385**	**1,112**
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(1,081)	(31)	(1,112)	
สุทธิ	**1,216**	**57**	**1,273**	

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	ลูกหนี้ สายการบิน	ลูกหนี้ ในประเทศและ ต่างประเทศ	รวมลูกหนี้ ค่าบริการ	ค่าเผื่อผลขาดทุน ด้านเครดิตที่ คาดว่าจะเกิดขึ้น
		(ล้านบาท)		
น้อยกว่า 1 เดือน	241	31	272	6
1 - 3 เดือน	96	8	104	18
3 - 6 เดือน	320	10	330	186
6 - 12 เดือน	250	8	258	242
มากกว่า 12 เดือน	529	22	551	549
รวม	**1,436**	**79**	**1,515**	**1,001**
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้าน เครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(963)	(38)	(1,001)	
สุทธิ	**473**	**41**	**514**	

อัตราผลขาดทุนคำนวณจากประสบการณ์ของการสูญเสียด้านเครดิตที่เกิดขึ้นจริง 3 ปีย้อนหลัง อัตราเหล่านี้คูณกับสเกลแฟคเตอร์เพื่อสะท้อนผลแตกต่างระหว่างสภาวะเศรษฐกิจในระหว่างงวดที่เก็บข้อมูล สภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบันและมุมมองของบริษัทที่มีต่อสภาวะเศรษฐกิจตลอดอายุที่คาดการณ์ไว้ของลูกหนี้

โดยปกติระยะเวลาการให้สินเชื่อแก่ลูกค้าของบริษัทมีดังนี้

ค่าบริการการเดินอากาศ

สายการบินสมาชิก ออกใบแจ้งหนี้ทุกวันที่ 7 โดยมีระยะเวลาชำระหนี้ (Credit Terms) เป็น 15 วัน นับจากวันที่ออกใบแจ้งหนี้ ครบกำหนดชำระในวันที่ 22

สายการบินที่ไม่ใช่สมาชิก ออกใบแจ้งหนี้ทุกวันที่ 7 โดยครบกำหนดชำระภายในเดือนที่ออกใบแจ้งหนี้ (กำหนดชำระเป็นวันสุดท้ายของเดือนที่ออกใบแจ้งหนี้)

ค่าเช่าและค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์

สายการบินสมาชิก ออกใบแจ้งหนี้ทุกวันที่ 7 โดยมีระยะเวลาชำระหนี้ (Credit Terms) เป็น 30 วันนับจากวันที่ออกใบแจ้งหนี้ ครบกำหนดชำระในวันที่ 6 หรือ 7 ของเดือนถัดไป

สายการบินที่ไม่ใช่สมาชิก ออกใบแจ้งหนี้ทุกวันที่ 7 โดยครบกำหนดชำระภายในเดือนที่ออกใบแจ้งหนี้ (กำหนดชำระเป็นวันสุดท้ายของเดือนที่ออกใบแจ้งหนี้)

รายการเคลื่อนไหวของค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิต ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้ค่าบริการ

	2565	2564
	(ล้านบาท)	
ณ วันที่ 1 ตุลาคม	1,001	742
เพิ่มขึ้น	111	259
ณ วันที่ 30 กันยายน	**1,112**	**1,001**

(ข.1.2) เงินลงทุนในตราสารหนี้

บริษัทมีเงินลงทุนในกองทุนวายุภักษ์ หนึ่ง จำนวน 10 ล้านบาท ตามมติของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2556 ซึ่งการลงทุนดังกล่าวมาจากการที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เห็นว่าบริษัทเป็นรัฐวิสาหกิจที่มีศักยภาพ มีความคล่องตัวในการบริหารงานค่อนข้างสูง และสามารถซื้อหน่วยลงทุนจากกองทุนรวมวายุภักษ์ หนึ่ง ภายหลังจากการแปรสภาพได้ โดยไม่ขัดต่อระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบัญชีและการเงินของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2548 ดังนั้น จึงเสนอให้บริษัทพิจารณาเข้าร่วมสนับสนุนการลงทุนในกองทุนฯ หลังการแปรสภาพ ประเภทหน่วยลงทุนประเภท ข. เช่นเดียวกับรัฐวิสาหกิจอื่นที่มีศักยภาพรวมทั้งสิ้น 34 ราย เพื่อเป็นการสนับสนุนนโยบายของกระทรวงการคลังในการจัดการหลักทรัพย์ที่รัฐถือครองอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ทั้งนี้ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 และ 2564 กองทุนวายุภักษ์ หนึ่ง มีสัดส่วนการลงทุนในตราสารทุนประมาณร้อยละ 93 และตราสารหนี้/เงินฝากประมาณร้อยละ 7

ฐานะเปิดต่อความเสี่ยงด้านเครดิตของบริษัทที่เกิดจากเงินลงทุนในตราสารหนี้ถูกจำกัดเนื่องจากคู่สัญญาเป็นสถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้น ซึ่งบริษัทพิจารณาว่ามีความเสี่ยงด้านเครดิตต่ำ

(ข.1.3) เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

ฐานะเปิดต่อความเสี่ยงด้านเครดิตของบริษัทที่เกิดจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดถูกจำกัดเนื่องจากคู่สัญญาเป็นธนาคารและสถาบันการเงินที่มีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้น ซึ่งบริษัทพิจารณาว่ามีความเสี่ยงด้านเครดิตต่ำ

(ข.2) ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

บริษัทกำกับดูแลความเสี่ยงด้านสภาพคล่องและรักษาระดับของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่ผู้บริหารพิจารณาว่าเพียงพอในการจัดหาเงินเพื่อใช้ในการดำเนินงานของบริษัท

ตารางต่อไปนี้แสดงระยะเวลาการครบกำหนดคงเหลือตามสัญญาของหนี้สินทางการเงิน ณ วันที่รายงาน โดยจำนวนเงินเป็นจำนวนขั้นต้นซึ่งไม่ได้คิดลด รวมดอกเบี้ยตามสัญญาและไม่รวมผลกระทบหากหักกลบตามสัญญา

		กระแสเงินสดตามสัญญา			
	มูลค่า	ภายใน 1 ปี	มากกว่า 1 ปี		
	ตามบัญชี	หรือน้อยกว่า	แต่ไม่เกิน 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
			(ล้านบาท)		
ณ วันที่ 30 กันยายน 2565					
หนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่อนุพันธ์					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	236	236	-	-	236
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	100	100	-	-	100
เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน	3,907	2,893	1,014	-	3,907
หนี้สินตามสัญญาเช่า	716	44	174	571	789
	4,959	**3,273**	**1,188**	**571**	**5,032**
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564					
หนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่อนุพันธ์					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	431	431	-	-	431
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	76	76	-	-	76
เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน	1,586	827	759	-	1,586
หนี้สินตามสัญญาเช่า	748	44	216	567	827
	2,841	**1,378**	**975**	**567**	**2,920**

(ข.3) ความเสี่ยงด้านตลาด

บริษัทมีสัญญากู้เงินที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว โดยอัตราดอกเบี้ยเงินกู้จะอ้างอิงกับอัตราต่าง ๆ ได้แก่ อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำของบุคคลธรรมดา ระยะเวลา 6 เดือน ตามประกาศของธนาคารพาณิชย์ (FIX6MONTH) อัตราระยะสั้นตลาดกรุงเทพ (BIBOR) ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย และอัตราดอกเบี้ยตามภาวะตลาด (Money Market Rate)

อย่างไรก็ตาม ในการบริหารจัดการแหล่งเงินที่ผ่านมา บริษัทได้มีการหารือกับผู้แทนของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง ในการวิเคราะห์ และกำหนดเครื่องมือทางการเงิน ที่มีระยะเวลา และอัตราดอกเบี้ยที่เหมาะสมกับความต้องการเงินกู้ของบริษัท ทำให้บริษัทมีต้นทุนทางการเงินที่ระดับต่ำ และสามารถบริหารความเสี่ยงด้านภาระดอกเบี้ยจ่ายให้อยู่ในกรอบงบประมาณค่าใช้จ่ายด้านดอกเบี้ยตามแผนการเงินของบริษัทได้ โดยไม่ได้มีการใช้อนุพันธ์ หรือสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยแต่อย่างใด

17 เงินกองทุนสวัสดิการ

บริษัทได้มีการจัดสรรเงินร้อยละ 9 ของอัตราเงินเดือนของพนักงานเป็นเงินกองทุนสวัสดิการเพื่อเป็นงบประมาณสวัสดิการพนักงาน โดยมีคณะกรรมการจัดการสวัสดิการเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบการบริหารเงินกองทุน

รายละเอียดของเงินกองทุนสวัสดิการ มีดังนี้

	2565	2564
	(ล้านบาท)	
สินทรัพย์		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	99	166
ลูกหนี้อื่น	26	30
เงินให้กู้ยืม	26	28
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	220	120
อุปกรณ์	1	1
รวมสินทรัพย์	**372**	**345**
หนี้สิน		
เจ้าหนี้อื่น	4	3
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	6	7
รวมหนี้สิน	**10**	**10**
เงินกองทุนสวัสดิการ		
ยอดยกมา	335	338
จัดสรรระหว่างปี	337	260
รายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย	(310)	(263)
รวมเงินกองทุนสวัสดิการ	**362**	**335**
รวมหนี้สินและเงินกองทุนสวัสดิการ	**372**	**345**

การงดเว้นการจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนสวัสดิการ

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2563 คณะกรรมการบริษัทมีมติอนุมัติการงดเว้นการจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนสวัสดิการเป็นระยะเวลา 6 เดือน ตั้งแต่เดือนกรกฎาคมถึงเดือนธันวาคม 2563

18 ภาระผูกพันกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

	2565	2564
	(ล้านบาท)	
ภาระผูกพันรายจ่ายฝ่ายทุน	234	305
ภาระผูกพันอื่น ๆ *(ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาบริการและคำสั่งซื้อที่ผู้ขายสินค้าหรือวัสดุตกลงแล้ว)*	493	602
รวม	**727**	**907**

19 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ประเด็นเกี่ยวกับเบี้ยปรับและเงินเพิ่มภาษีมูลค่าเพิ่ม

ตามที่บริษัทดำเนินภารกิจบริการควบคุมจราจรทางอากาศและบริการเกี่ยวเนื่องตามสัญญาที่ทำไว้กับกระทรวงคมนาคม โดยได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (ฉบับที่ 239) พ.ศ. 2534 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกฤษฎีกา (ฉบับที่ 254) พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ซึ่งต่อมากรมสรรพากรได้เข้าตรวจสภาพกิจการของบริษัทตั้งแต่ปีบัญชี 2546 - 2554 โดยไม่มีประเด็นหรือข้อสังเกตเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่มของรายได้ของบริษัท อย่างไรก็ตาม ในเดือนพฤศจิกายน 2556 เจ้าหน้าที่กรมสรรพากรได้เข้าตรวจสภาพกิจการของบริษัทสำหรับปีบัญชี 2555 และมีหนังสือแจ้งผลการตรวจสภาพกิจการในเดือนมีนาคม 2557 ว่ายังมีประเด็นเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่มของรายได้จากงานที่รับทำให้แก่ลูกค้าอื่นที่ไม่ใช่ลูกค้าบริษัทสายการบินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีปี 2555 ซึ่งจากการติดตามประสานงานกับเจ้าหน้าที่กรมสรรพากรเกี่ยวกับประเด็นดังกล่าวพบว่าบริษัทมีภาระค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับภาษีมูลค่าเพิ่ม ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2554 จนถึงเดือนมิถุนายน 2561 รวมเป็นเงินจำนวน 234.77 ล้านบาท ประกอบด้วย ภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน 112.11 ล้านบาท และเบี้ยปรับและเงินเพิ่มจำนวน 122.66 ล้านบาท

ทั้งนี้ บริษัทได้จ่ายชำระภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน 112.11 ล้านบาท ให้กรมสรรพากรแล้วเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2561 คงเหลือเบี้ยปรับและเงินเพิ่มที่ยังมิได้ชำระจำนวน 122.66 ล้านบาท และได้มีหนังสือที่ บวท 1228/2561 ลงวันที่ 1 สิงหาคม 2561 ถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการขยายกรอบกำหนดเวลาการยื่นแบบแสดงรายการภาษีมูลค่าเพิ่ม โดยยกเว้นในส่วนของเบี้ยปรับและเงินเพิ่ม บริษัทได้นำบัญชีเงินฝากธนาคารกรุงไทย ประเภทฝากประจำ 12 เดือน จำนวน 123.00 ล้านบาท ไปวางเป็นหลักประกันในสัญญาค้ำประกันของธนาคารกรุงไทยต่อกรมสรรพากรเพื่อชะลอการจ่ายชำระเบี้ยปรับและเงินเพิ่มแล้ว

Sustainable Quality Excellent

Air Navigation Service Provider

"เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน"

นโยบายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

"บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีการบริหารจัดการที่มุ่งสร้างคุณภาพการบริการการเดินอากาศและบริการอื่นที่ได้รับมอบหมาย เพื่อก่อให้เกิดความสมดุลของการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม"

รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืนเกี่ยวกับรายงานฉบับนี้

1. ที่มาของรายงาน

บวท. ได้จัดทำรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืนแบบบูรณาการ (Integrated Sustainability Report) ร่วมกับรายงานประจำปีของ บวท. เพื่อเปิดเผยข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนประจำปีของ บวท. ตามแนวทางการรายงานตาม GRI Sustainability Reporting Standards หรือ GRI Standards โดยมีรอบการรายงานตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2564 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2565 โดย บวท. มีความมุ่งมั่นดำเนินการเพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน ที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 – 12 และหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาอย่างยั่งยืนตามเป้าหมายโลก (Sustainable Development Goals : SDGs) ขององค์การสหประชาชาติ (United Nations Organization) และเพื่อตอบสนองต่อความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มต่าง ๆ

2. ขอบเขตของรายงาน (Disclosure 102-49, 102-50, 102-51102-52)

บวท. จัดทำรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืนเป็นฉบับเดียวกันกับรายงานประจำปี 2565 โดยมีกรอบการรายงานตาม GRI Standards ประกอบด้วย ข้อมูลพื้นฐานทั่วไปและการบริหารจัดการของ บวท. (GRI 101 (Foundation) GRI 102 (General Disclosure) GRI 103 (Management Approach)) ข้อมูลด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนใน 3 มิติ คือ ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม (GRI 200 (Economic) GRI 300 (Environment) และ GRI 400 (Social)) ที่เป็นสาระสำคัญที่ดำเนินการในปี 2565 โดย บวท. มีเป้าหมายในการพัฒนาองค์กรอย่างยั่งยืน คือ ให้บริการการเดินอากาศที่มีคุณภาพระดับแนวหน้า (AEROTHAI Servicemark) สร้างบุคลากรมืออาชีพ (Professionals) พัฒนาไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง (High Performance Orgainzation : HPO) และสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศและสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน (Value for National Competitiveness and Aviation Industry) ที่กำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์องค์กร เพื่อบรรลุวิสัยทัศน์ **"เป็นองค์กรที่ให้บริการการเดินอากาศด้วยคุณภาพสูงสุดอย่าง**

ยั่งยืน” เพื่อให้การรายงานมีความชัดเจนมากขึ้น บวท. ได้ปรับขอบเขตการรายงานโดยใช้กรอบเป้าหมาย SDGs เป็นกรอบนำทางและปรับกรอบการรายงานแต่ละหัวข้อให้สอดคล้องกับกรอบรายงาน GRI (Consolidated Set of GRI Sustainability Reporting Standards 2018) รวมทั้งให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนในองค์กรให้มากขึ้น โดยให้ทุกสายงานรวบรวม เก็บข้อมูล และพิจารณาข้อมูลที่สอดคล้องกับกรอบการพัฒนาอย่างยั่งยืนมาประกอบการจัดทำรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืนอย่างมีส่วนร่วมทั่วทั้งองค์กร

3. ความเชื่อมั่นต่อรายงาน

บวท. ได้จัดให้มีการตรวจรับรองรายงานทางด้านการเงินจากหน่วยงานภายนอก โดยข้อมูลที่นำเสนอในรายงานฉบับนี้เป็นข้อมูลที่ดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์องค์กรที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ และกระทรวงคมนาคม รวมถึงแผนแม่บทที่เกี่ยวข้อง ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ เรียบร้อยแล้ว สำหรับผลลัพธ์จากการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์องค์กร และแผนแม่บทมีการนำเสนอผู้บริหารระดับสูง และคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการที่เกี่ยวข้องเรียบร้อยแล้ว

กลุ่มธุรกิจของ บวท. (Disclosure 102-2,102-6)

บวท. มีการบริหารจัดการด้านความยั่งยืนในการดำเนินธุรกิจ 2 กลุ่มธุรกิจ ได้แก่ บริการการเดินอากาศ และบริการเกี่ยวเนื่องกับบริการการเดินอากาศ ได้แก่

1. บริการการเดินอากาศ

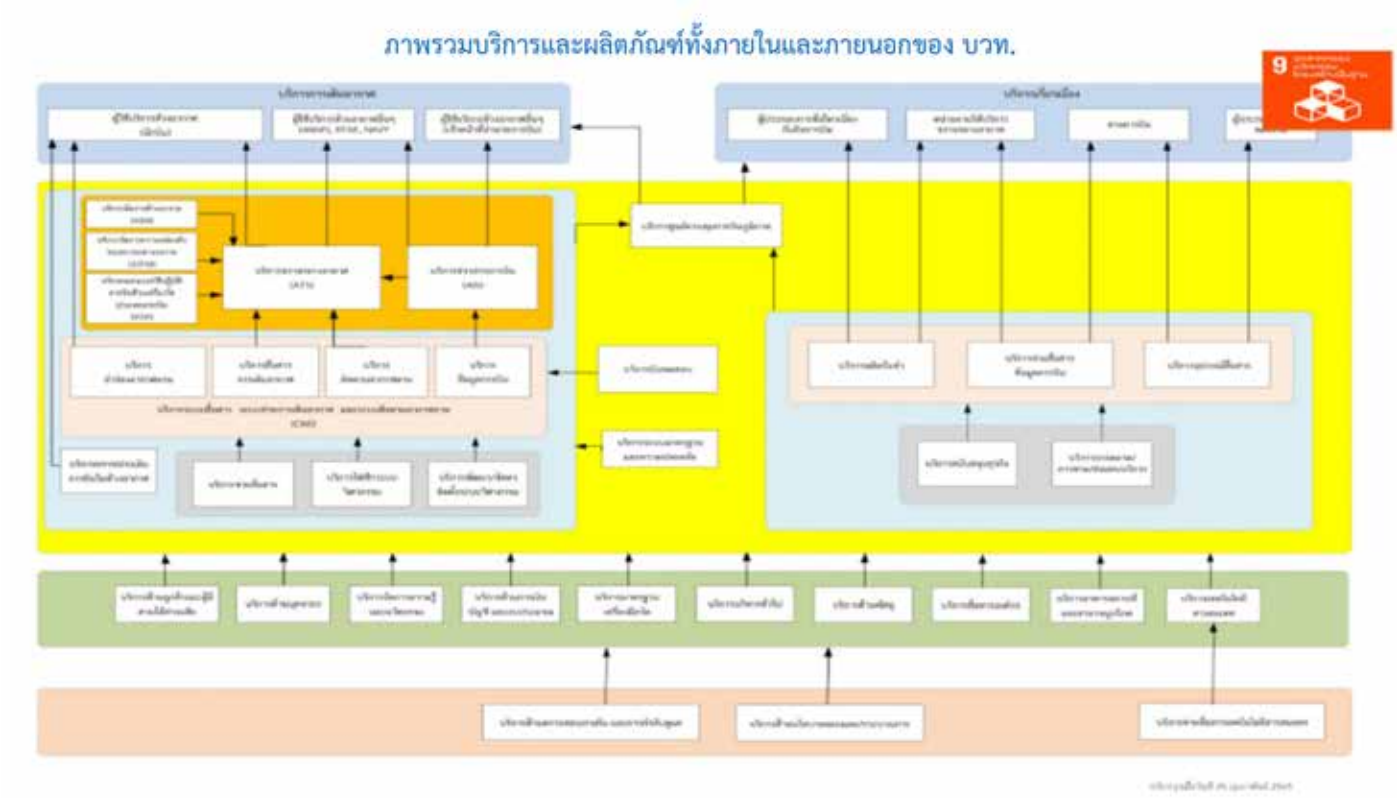
ให้บริการภายในเขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region : Bangkok FIR) ซึ่งเป็นภารกิจหลักของ บวท. โดยมีเป้าหมายเพื่อสร้างความมั่นคงและความปลอดภัย และขับเคลื่อนธุรกิจด้วยความสามารถและความเชี่ยวชาญด้านการให้บริการการเดินอากาศ และเทคโนโลยีที่ทันสมัยเป็นไปตามมาตรฐานสากล เพื่อสร้างความต่อเนื่องทางธุรกิจและความยั่งยืนแก่องค์กรและประเทศ บริการการเดินอากาศมีบริการ 3 ส่วน ประกอบด้วย

1.1 **การบริหารจราจรทางอากาศ** (Air Traffic Management : ATM) (ได้แก่ การบริหารห้วงอากาศ (Airspace Management : ASM) การบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management : AFTM) และบริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services : ATS)

1.2 **สนับสนุนบริการการเดินอากาศ** (ได้แก่ บริการระบบสื่อสารการเดินอากาศ ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Communication, Navigation and Surveillance System : CNS)

1.3 **บริการข่าวสารการบิน** (Aeronautical Information Services : AIS) (ได้แก่ บริการออกและแลกเปลี่ยนประกาศผู้ทำการในอากาศระหว่างประเทศ (International NOTAM officed NOF) และบริการข้อมูลสำหรับเตรียมการก่อนการปฏิบัติการบิน (Pre-flight information Services))

ภาพรวมบริการและผลิตภัณฑ์ทั้งภายในและภายนอกของ บวท.



บริหารจราจรทางอากาศ
ระบบสนับสนุนบริการบริหารจราจรทางอากาศ
บริหารห้วงอากาศ
ระบบสื่อสารการเดินอากาศ
การบริหารความคล่องตัว
จราจรทางอากาศ
Aerodrome Control Service
ระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ
Approach Control Service
ระบบติดตามอากาศยาน
บริการควบคุมจราจรทางอากา
บริการขาวสารการบิน
Aerodrome Control Service
บริการข่าวสารการบิน
เฝ้าระวัง แจ้งเตือน

2. บริการเกี่ยวเนื่องกับบริการเดินอากาศ

เป็นการบริหารทรัพยากรหรือกำลังการผลิตด้วยการนำประสบการณ์ ความรู้ความสามารถ การพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องจนเกิดความเชี่ยวชาญในสายอาชีพมาใช้ให้เกิดประโยชน์ในการพัฒนาระบบอุปกรณ์ ใช้งานภายในองค์กรทดแทนการจัดหาจากภายนอก ซึ่งเป็นการสนับสนุนภารกิจหลักของ บวท. และดำเนินงานตาม นโยบายรัฐบาล และสร้างมูลค่าเพิ่มด้วยการขยายการให้บริการแก่หน่วยงานภายนอกทั้งในประเทศและต่างประเทศ อีกทั้งเป็นการสร้างรายได้เพิ่มเพื่อชดเชยต้นทุนด้านบริการการเดินอากาศ เป็นเครื่องมือทางกลยุทธ์ที่สำคัญในการสนับสนุนการพัฒนาประสิทธิภาพของการควบคุมจราจรทางอากาศของประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค เพื่อรองรับการเติบโตของปริมาณเที่ยวบิน โดยทำการออกแบบ พัฒนา ผลิต ติดตั้ง ซ่อมบำรุง อบรม และเป็นที่ปรึกษาเกี่ยวกับระบบอุปกรณ์ต่าง ๆ ด้านบริการการเดินอากาศและบริการที่เกี่ยวข้อง

บวท. ให้ความสำคัญกับการสร้างพันธมิตรทางธุรกิจทั้งในประเทศกับต่างประเทศเพื่อเป็นกลไกในการเพิ่มโอกาสทางธุรกิจ ด้วยการแลกเปลี่ยนความรู้และเทคโนโลยีการพัฒนาและยกระดับคุณภาพของผลิตภัณฑ์และบริการอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งส่งเสริมให้ผู้ประกอบกิจการบินและสายการบินบริหารทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตลอดจนสนับสนุนให้บริหารจัดการการเดินอากาศในภูมิภาคเอเชียให้มีประสิทธิภาพคล่องตัวขึ้น

พันธมิตรด้านบริการเกี่ยวเนื่องกับบริการการเดินอากาศ

บริการข่ายสื่อสารข้อมูลสายการบิน ครอบคลุมเส้นทางบินภายในประเทศและเอเชียแปซิฟิก

บริการฝึกอบรม/พัฒนาระบบฝึกปฏิบัติการจำลองสถานการณ์สำหรับใช้ในบริการการเดินอากาศ
ร่วมกับพันธมิตร (บริษัท ดับบลิวเอ็ม ซิมูลเตอร์ จำกัด)

พัฒนาอุปกรณ์วิทยุสื่อสาร ร่วมกับบริษัท ไอเอฟแซค อินโนเวทีฟ จำกัด

พัฒนาบริการ MCCS ร่วมกับบริษัท แอดวานซ์ ไวร์เลส เน็ทเวอร์ค จำกัด

ระบบ Track และระบบติดตาม Telematics & Fleet Management System

ห่วงโซ่คุณค่าธุรกิจของ บวท. (Disclosure 102-9, 102-10)

บวท. สร้างการมีส่วนร่วมในการดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างคุณค่าให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียผ่านธุรกิจ 2 ด้าน คือ ด้านบริการการเดินอากาศ และด้านบริการเกี่ยวเนื่องกับบริการการเดินอากาศที่เหนือความคาดหมายและเป็นไปตามมาตรฐานสากล พร้อมรองรับการเติบโตของจำนวนเที่ยวบิน จำนวนผู้ใช้บริการ และการคมนาคมขนส่งทางอากาศที่มีบทบาทสำคัญต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ โดย บวท. ตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียผ่านการดำเนินงานตามแผนงาน โครงการ และกิจกรรมต่าง ๆ ในห่วงโซ่คุณค่า (Disclosure 102-9, 102-10) ดังนี้

ผู้ร่วมส่งมอบคุณค่า	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านบริการจราจรทางอากาศ
ผู้บริหารและพนักงาน	- ทำการศึกษาพัฒนาการและมาตรฐานของเทคโนโลยีระบบบริการการเดินอากาศ - กำหนดกรอบเวลาในการพัฒนาและทดแทนระบบ/อุปกรณ์การให้บริการการเดินอากาศ
พันธมิตรทางธุรกิจ	- ศึกษาแผนพัฒนาท่าอากาศยานและกำหนดแผนพัฒนาเทคโนโลยีด้านบริการการเดินอากาศ - ศึกษาความคุ้มค่าในการพัฒนาเทคโนโลยีบริการการเดินอากาศ - ขออนุมัติดำเนินการตามแผนงาน/โครงการที่กำหนด - สำรวจ ออกแบบ จัดทำรายละเอียดในการคัดเลือกผู้รับจ้าง - ก่อสร้าง/ติดตั้งอุปกรณ์ บริการการดำเนินงาน ตรวจรับงาน - เปิดใช้งานระบบ/อุปกรณ์บริการการเดินอากาศ
การกำกับดูแล	- มีความโปร่งใสทุกขั้นตอนของการจ้างงาน การตรวจรับงาน - สามารถตรวจสอบได้ทุกขั้นตอน - การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและการสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผู้ร่วมส่งมอบคุณค่า	การพัฒนาสินค้า/บริการ ที่เกี่ยวเนื่องกับบริการจราจรทางอากาศ
ผู้บริหารและพนักงาน	- ศึกษา/พัฒนาการเทคโนโลยี/ผลิตระบบอุปกรณ์เพื่อรองรับการจำหน่ายให้กับลูกค้า - ศึกษา/พัฒนาบริการด้านการฝึกอบรมและให้คำปรึกษาด้านบริการการเดินอากาศ
พันธมิตรทางธุรกิจ	- ทำการศึกษาความต้องการและความคาดหวังของลูกค้า - จัดทำแผนการตลาด/ศึกษาความคุ้มค่าแผนธุรกิจ - ขออนุมัติดำเนินการจำหน่ายผลิตภัณฑ์/บริการ - สำรวจ ออกแบบ จัดทำรายละเอียดในการผลิต/การให้บิรการ - ทำการผลิต/ติดตั้งอุปกรณ์/ให้บริการฝึกอบรม/ให้บริการให้คำปรึกษา/บริหารการดำเนินงานส่งมอบงาน
ตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัย/มาตรฐานสากลของสินค้า/บริการในการให้บริการ	- ตรวจสอบมาตรฐานการให้บริการตามมาตรฐานสากล - การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

บริการการเดินอากาศและบริการเกี่ยวเนื่อง

ผู้รับมอบคุณค่า

บริการการเดินอากาศ

บริการเกี่ยวเนื่องกับบริการการเดินทางอากาศ

ผู้ใช้บริการ ลูกค้า ผู้ประกอบการ
คู่ค้า คู่ความร่วมมือ

การบริการจัดการด้านการให้บริการการเดินอากาศ

การบริการจัดการด้านบริการเกี่ยวเนื่องกับบริการการเดินอากาศ

ผู้ถือหุ้น

การบริการจัดการพัสดุ/อะไหล่/สินค้าคงคลัง

การบริการจัดการสัญญา/ข้อตกลงในการให้บริการ

การบำรุงรักษาระบบ/อุปกรณ์/อาคารสำนักงาน/อาคารหอบังคับการบินให้พร้อมใช้ในการให้บริการ

พันธมิตรทางธุรกิจ

การรักษามาตรฐานความปลอดภัยบริการการเดินอากาศ
การรักษาความปลอดภัยและการให้บริการ

การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ประเภทบริการที่ทำการสำรวจ	ค่าอ้างอิง		ค่าถ่วงน้ำหนัก	ระดับความพึงพอใจ	ระดับความพึงพอใจ* ค่าถ่วงน้ำหนัก
	มูลค่า (ล้านบาท)	จำนวน (เครื่อง)			
บริการจราจรทางอากาศ	6,437.32		0.4462	4.11	1.8338
บริการช่วยการบิน			0.4[illegible]	4.33	1.9409
บริการเช่าอุปกรณ์- [illegible]			[illegible]	[illegible]	0.4085
บริการเช่าอุปกรณ์- AFTN	776.52	57	0.[illegible]16	4.38	0.0072
บริการเช่าอุปกรณ์- Air to Ground		221	0.0064	4.29	0.0274
ค่าเฉลี่ยระดับความพึงพอใจถ่วงน้ำหนัก ปี พ.ศ. 2564					4.2177

การสำรวจความพึงพอใจผู้ใช้บริการ

ชุมชน สังคม
และ
ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

รางวัลแห่งคุณค่า

ต่อเนื่องปีที่ ๘

ต่อเนื่องปีที่ ๘
คะแนน๘๘.๔๖

ทริสเรทติ้งระดับสูงสุด "AAA"

ปี 2565 บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด (ทริสเรทติ้ง) ได้ยืนยันอันดับเครดิตองค์กรของ บวท. คงเดิมที่ระดับ "AAA" และได้กำหนดแนวโน้มอันดับเครดิตที่ระดับ "Stable" หรือคงที่ โดยอันดับเครดิตสะท้อนถึงสถานะของ บวท. ซึ่งเป็นองค์กรที่เกี่ยวข้องกับภาครัฐที่มีความสัมพันธ์กับรัฐบาลในระดับสูงและมีบทบาทสำคัญในอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยในฐานะเป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศรายหลักของประเทศ

ระดับคะแนนประเมิน "A" ต่อเนื่องปีที่ 8

ปี 2565 คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติได้ประมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐให้ บวท. ในระดับคะแนนร้อยละ 88.46 ซึ่งเป็นระดับคะแนน "ดีมาก" ต่อเนื่องเป็นปีที่ 8

Meteorological Implementation Award

กรมอุตุนิยมวิทยามอบโล่รางวัลแก่ บวท. ในฐานะ หน่วยงานที่นำข้อมูลอุตุนิยมวิทยาไปใช้ประโยชน์สาขา Meteorological Implementation Award

SOCOTECC Certification International ให้การรับรองการประเมินความสอดคล้องกับมาตรฐาน

ISO 9001 : 2015 ของ บวท. ภายใต้ขอบเขตการให้บริการข้อมูลการบินประกอบด้วย บริการการออกประกาศผู้ทำการในอากาศ บริการจัดทำข้อมูลก่อนการบิน บริการการรายงานข่าวสารความเคลื่อนไหว

สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญปี 2565

ด้านธรรมภิบาล

จัดทำนโยบาย ถึงปี ๒๕๖๕ — CG ๒๑ ฉบับ

พนักงานแจ้งข้อมูลความขัดแย้งทางผลประโยชน์ — ร้อยละ ๑๐๐

๘๘.๔๖ คะแนน ระดับ A — ITA ต่อเนื่อง ปีที่ ๘

พนักงานและฝ่ายจัดการร่วมขับเคลื่อน

ร้อยละ ๘๐.๒๒

ต่อเนื่องปีที่ ๕

ด้านเศรษฐกิจ

อันดับเครดิต AAA ต่อเนื่อง

รายได้จากการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ

๔,๗๘๗.๙๑ ล้านบาท (ณ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๕)

รายได้บริการเกี่ยวเนื่อง

๗๓๙.๔๒ ล้านบาท (ณ ๒๗ กันยายน ๒๕๖๕)

ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย สิ่งแวดล้อม

อุบัติเหตุด้านบริการจราจรทางอากาศ

0 ครั้งต่อแสนเที่ยวบิน

อุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน 0 ครั้ง

เป้าหมายเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เน้นด้าน Carbon Emission

ประหยัดเชื้อเพลิงต่อเนื่องปีที่ ๗

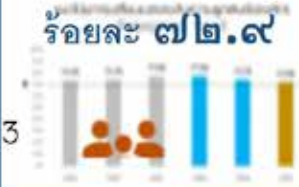
ด้านการสร้างคุณค่าต่อสังคม

อุบัติเหตุจากการทำงานจนต้องหยุดงาน 0 ครั้ง

คะแนนความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระดับพึงพอใจมาก ต่อเนื่องปีที่ ๑๕

ปี ๒๕๖๕ = ๔.๑๔

ความผูกพันพนักงาน ร้อยละ ๗๒.๙



จำนวนชั่วโมงงานจิตอาสาเฉลี่ย ๒,๔๐๐ ชั่วโมง

บวท. และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

บวท. มุ่งเน้นการบริหารจัดการภายใต้กรอบบรรษัทภิบาลที่ดี ดำเนินธุรกิจโดยให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยมีการเผยแพร่ข้อมูลอย่างเปิดเผยทั้งด้านวิสัยทัศน์ แผนยุทธศาสตร์ของ บวท. แผนแม่บททุกด้าน รวมทั้งนำข้อมูลจากการสำรวจความพึงพอใจ ความไม่พึงพอใจ ความต้องการและความคาดหวังของลูกค้าและผู้ใช้บริการ มาปรับใช้ประกอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์องค์กร และแผนแม่บทหน่วยงานผู้มีส่วนได้สวนเสียที่สำคัญ เพื่อจะได้ตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย ตลอดจนสร้างความสัมพันธ์อันดีและความเชื่อมันในการดำเนินงานระหว่าง บวท. กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

1. กลุ่มเป้าหมายการสำรวจความพึงพอใจ ไม่พึงพอใจ ความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

1.1 กำหนดผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มเป้าหมาย ประกอบด้วย 3 กลุ่มหลัก ได้แก่

- ผู้ใช้บริการด้านบริการการเดินอากาศ > นักบิน (Pilot) นักบินผู้ช่วย (Co-Pilot)
- ผู้ใช้บริการด้านข้อมูลข่าวสารการบิน > นักบิน นักบินผู้ช่วย และพนักงานอำนวยการบิน (Dipatcher)
- ผู้ใช้บริการด้านการเช่าใช้อุปกรณ์สื่อสาร (Trunked Radito และ AFTN Terminal + Air to Ground Radio > ผู้ใช้อุปกรณ์สื่อสารการบินทั้งองค์กรด้านการบิน และมิได้ประกอบการด้านการบิน

1.2 กำหนดบริการที่ทำการสำรวจ รวมทั้งสิ้น 8 ด้าน ได้แก่

- ด้านบริการการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภท บริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management-Air Traffic Service : ATM-ATS) (ภายใต้ ANS)
- ด้านบริการการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทการจัดการห้วงอากาศ (Air Traffic Management- Airspace Management : ATM-ASM) (ภายใต้ ANS)
- ด้านบริการการจัดการจราจรทางอากาศ ประเภทการจัดการความคล่องตัวของการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management – Air Traffic Flow Management : ATM-ATFM) (ภายใต้ ANS)
- ด้านบริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Communication Navigation Surveillance: CNS) (ภายใต้ ANS)
- ด้านบริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Flight Procedure Design: IFPD) (ภายใต้ ANS)
- ด้านบริการข้อมูลข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Service: AIS/NOTAM Office) รวมถึงข้อมูลแผนการบิน Flight Plan และ ATS message อื่นๆ
- ด้านมาตรฐานความปลอดภัยในการให้บริการ (Safety & Security)
- ด้านบริการเช่าอุปกรณ์สื่อสารประกอบด้วย Trunked Radio, Air to Ground Radio และ AFTN Terminal
- ด้านบริการข้อมูลข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Service: AIS/NOTAM Office) รวมถึงข้อมูลแผนการบิน Flight Plan และ ATS message อื่นๆ
- ด้านมาตรฐานความปลอดภัยในการให้บริการ (Safety & Security)
- ด้านบริการเช่าอุปกรณ์สื่อสารประกอบด้วย Trunked Radio, Air to Ground Radio และ AFTN Terminal

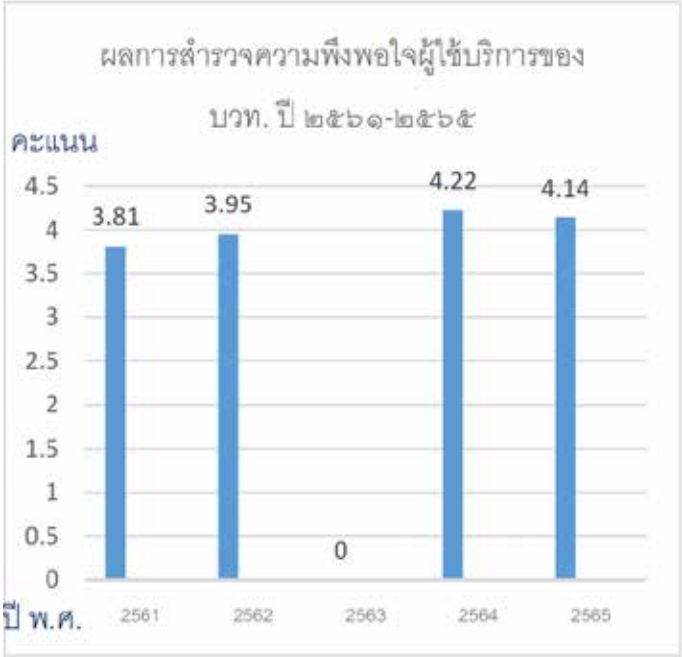
1.3 ประเด็นการสำรวจตามภารกิจบริการการเดินอากาศของ บวท. ภายใต้กรอบการดำเนินงานที่สำคัญ (Key Performance Area : KPA) ดังนี้

- ความปลอดภัย (Safety)
- ความสามารถในการบริหารการรองรับของระบบห้วงอากาศ (Capacity)
- ความคุ้มค่า (Cost- effectiveness)
- ประสิทธิภาพ (Efficiency)
- ความเข้าใจและใส่ใจ (Empathy)
- ความสามารถคาดการณ์ได้ (Predictability)
- ความน่าเชื่อถือ (Reliability)
- ความมั่นใจในการให้บริการ (Assurance)

2. ผลสำรวจความพึงพอใจ ไม่พึงพอใจ ความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

2.1 ความพึงพอใจในภาพรวม

จากการสำรวจความพึงพอใจในภาพรวมของ บวท. โดยเปรียบเทียบปี มีคะแนนความพึงพอใจอยู่ในระดับพึงพอใจมากมาอย่างต่อเนื่อง



หมายเหตุ : ปี ๒๕๖๓ บวท. ไม่ได้ทำการสำรวจความพึงพอใจผู้ใช้บริการจากปัญหาการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรน่า ๒๐๑๙ (COVID-19)

ประเด็นคุณภาพที่ทำการสำรวจ

- ความสามารถในการให้บริการการเดินอากาศ
- ประสิทธิภาพในการจัดการปัญหาความล่าช้าการจัดลำดับการขึ้นลงของอากาศยาน
- ความคล่องตัวและต่อเนื่องในการปฏิบัติการบินทุกช่วงการบิน
- การประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงในการปฏิบัติการบิน
- ความคล่องตัวและความต่อเนื่องในการปฏิบัติการบิน
- ความสามารถในการให้บริการการเดินอากาศที่ทำให้สามารถวางแผนปฏิบัติการบินล่วงหน้าได้
- ความสามารถในการให้บริการการเดินอากาศในสถานการณ์ไม่ปกติ
- ความรู้ ทักษะ ความสามารถในการควบคุมจราจรทางอากาศ การใช้ภาษาอังกฤษและการให้ข้อมูลที่กระชับและเป็นปัจจุบันของเจ้าหน้าที่ ATC
- ความเข้าใจและความใส่ใจถึงความต้องการของผู้ใช้บริการโดยไม่ต้องร้องขอ และตอบสนองความต้องการที่ร้องขอในระหว่างปฏิบัติการบิน
- คุณภาพของระบบ CNS ในภาพรวม

หากเปรียบเทียบผลการสำรวจความพึงพอใจฯ ตลอดระยะเวลา 15 ปี ผลสำรวจความพึงพอใจฯ ของ บวท. อยู่ในระดับคะแนน 3.51 - 4.50 ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ประเมินผลระดับความพึงพอใจมาก

เกณฑ์ประเมินผลระดับความพึงพอใจ

ระดับคะแนนเฉลี่ย	ความหมาย
4.51-5.00	พึงพอใจมากที่สุด
3.51-4.50	พึงพอใจมาก
2.51-3.50	พึงพอใจปานกลาง
1.51-2.50	พึงพอใจน้อย
1.00-1.50	พึงพอใจน้อยสุด

2.2 การตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสำคัญ

บวท. ได้ทำการสำรวจความต้องการและความคาดหวังของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสำคัญ 2 กลุ่มคือ

กลุ่มที่ 1 หน่วยงานคู่ความร่วมมือ และกลุ่มที่ 2 หน่วยงานกำกับดูแล

ผลการสำรวจความต้องการและความคาดหวังอยู่ในเกณฑ์ประเมินผลระดับคะแนน 3.84 เป็นระดับความพึงพอใจมาก

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ	1 คะแนน	2 คะแนน	3 คะแนน	4 คะแนน	5 คะแนน	ไม่มีความคิดเห็น (N/A)
กลุ่มที่ 1 หน่วยงานคู่ความร่วมมือ (Collaborator)	6	35	127	406	348	53
กลุ่มที่ 2 หน่วยงานกำกับดูแล (Regulators)	0	2	40	49	70	34
รวม	6	37	167	455	418	87
ระดับคความพึงพอใจเฉลี่ยรวม				3.84		

การกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อการพัฒนาสู่ความยั่งยืนของ บวท.

การดำเนินงานการกำกับดูแลที่ดีเพื่อการพัฒนาสู่ความยั่งยืนของ บวท. กำกับดูแลโดยคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของ บวท. ทำหน้าที่กำหนดนโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม พร้อมให้คำแนะนำในการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนการบริหารจัดการตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจของ สคร. ปี 2562 และยุทธศาสตร์การพัฒนาการกำกับดูแลกิจการที่ดีของแผนแม่บทการกำกับดูแลที่ดี พ.ศ. 2565-2569 ของ บวท.

1. คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของ บวท.

มีอำนาจในการกำหนดนโยบาย แนวทางการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม รวมทั้งการพิจารณากลั่นกรอง เสนอแนะ และสอบทานแผนงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี และแผนแม่บทการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ตลอดจนติดตามและประเมินผลการกำกับดูแลกิจการที่ดีและ ผลการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

2. นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของ บวท.

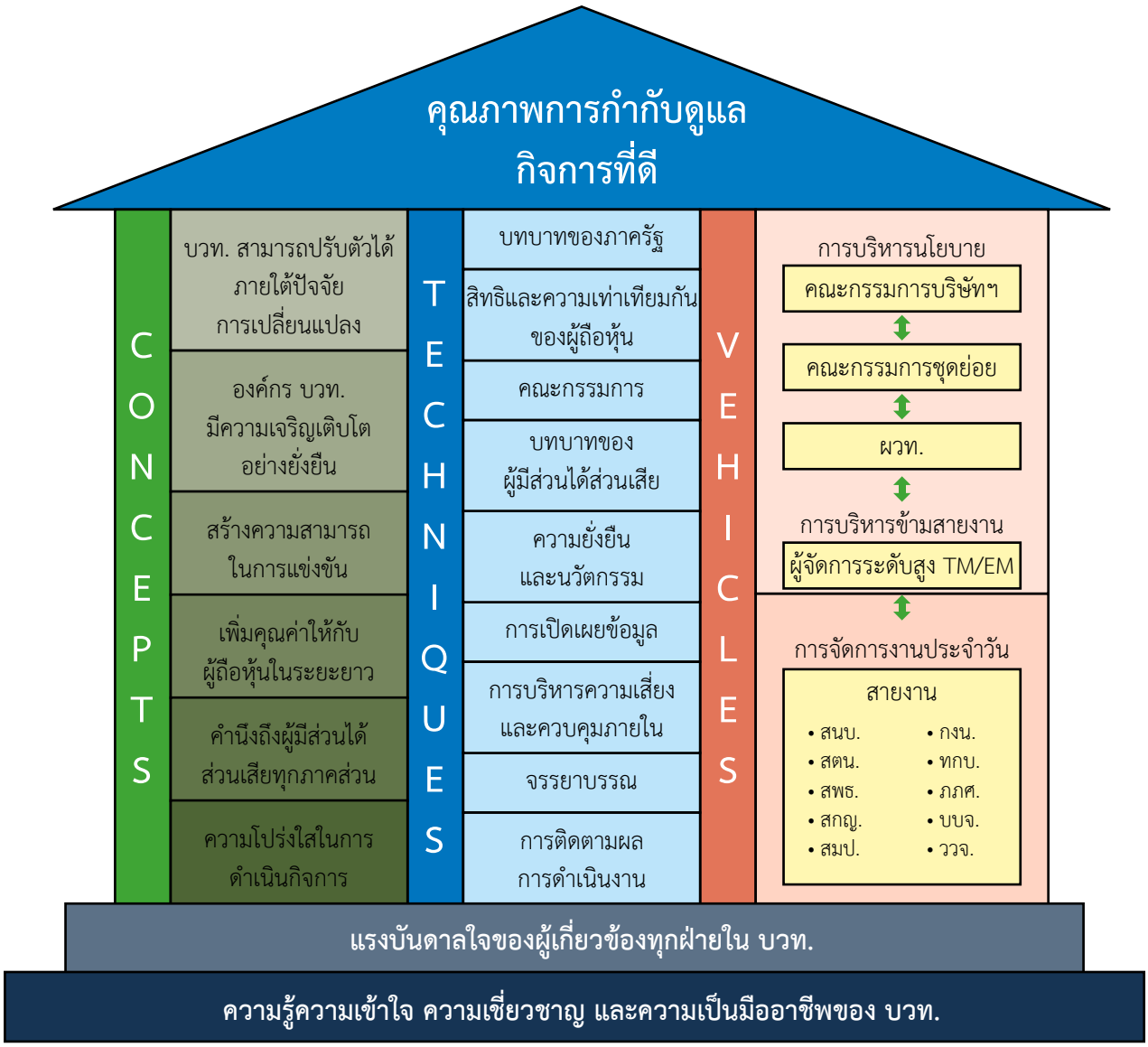
บวท. มุ่งมั่นที่จะดำเนินกิจการตามหลักการกำกับดูแลที่ดีตามมาตรฐานสากล เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่การบริการเดินอากาศและระบบการบินอย่างยั่งยืนรวมทั้งผลประโยชน์แห่งชาติ

3. โครงสร้างการกำกับดูแลที่ดีเพื่อการพัฒนาสู่ความยั่งยืนของ บวท.

บวท. ได้ยึดแนวทางการกำกับดูแลที่ดีตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจของ สคร. พ.ศ. 2562 จึงได้กำหนดโครงสร้างการกำกับดูแลกิจการที่ดีเชิงคุณภาพ เป็นแนวทางในการดำเนินการ

กำกับดูแลให้นำไปสู่ผล (Governance Outcome)

1. สามารถแข่งขันได้และมีผลประกอบการที่ดีโดยคำนึงถึงผลกระทบในระยะยาว
2. ประกอบธุรกิจอย่างมีจริยธรรม เคารพสิทธิและมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
3. ดำรงตนเป็นประโยชน์ต่อสังคม พัฒนาหรือลดผลกระทบด้านลบต่อสิ่งแวดล้อม
4. สามารถปรับตัวได้ภายใต้ปัจจัยการเปลี่ยนแปลง



โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ บวท. สอดคล้องกับแนวคิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) พ.ศ. 2562 กล่าวคือ มีโครงสร้างการกำกับดูแลที่ดีที่เป็นเชิงคุณภาพ มีโครงสร้างส่วนบนสุดที่เป็นการบริหารนโยบาย โดยการทำหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อย ที่ให้นโยบายและทิศทางการดำเนินงาน มีการบริหารข้ามสายงานโดยฝ่ายจัดการระดับสูง (Top Management/Executive Management :TM/EM) ทำหน้าที่ในการรับนโยบายด้านการกำกับดูแลที่ดีลงมาปฏิบัติและรายงานผลการปฏิบัติต่อคณะกรรมการฯ มีการจัดการงานประจำวันโดยสายงานต่าง ๆ ได้แก่ สำนักตรวจสอบภายใน สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักพัฒนาธุรกิจ สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักมาตรฐานความปลอดภัย การเงิน ทรัพยากรบุคคล ภูมิภาคและศูนย์ประกอบการ บริหารจราจรทางอากาศ และวิศวกรรมจราจรทางอากาศ เป็นผู้ปฏิบัติในมาตรการและแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร เป็นผู้ประสานงานกับหน่วยงานกอง/ศูนย์/หรือเทียบเท่า ที่เกี่ยวข้อง ให้ดำเนินงานตามหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจของปี 2565 ของ สคร. และแผนแม่บทการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมของ บวท. และบูรณาการผลลัพธ์เพื่อสร้างความโปร่งใสในการดำเนินกิจการ เพิ่มคุณค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว คำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน สร้างความสามารถในการแข่งขัน มีความเจริญเติบโตอย่างยั่งยืนและสามารถปรับตัวได้ภายใต้ปัจจัยการเปลี่ยนแปลง

4. การต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันของ บวท.

บวท. จัดทำเจตจำนงสุจริตในการบริหารงาน นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันการทุจริต แผนบริหารความเสี่ยงการทุจริตในการจัดซื้อจัดจ้างเชิงพาณิชย์ แผนปฏิบัติการเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต และมีการจัดทำมาตรการภายในเพื่อป้องกันการทุจริต ได้แก่

4.1 เจตจำนงสุจริตในการบริหารงาน
4.2 นโยบายไม่รับของขวัญของกำนัลจากการปฏิบัติหน้าที่
4.3 แผนยุทธศาสตร์ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้านการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ
4.4 แผนบริหารความเสี่ยงการทุจริตในการจัดซื้อจัดจ้างเชิงพาณิชย์
4.5 มาตรการเผยแพร่ข้อมูลต่อสาธารณะ
4.6 มาตรการให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน
4.7 มาตรการส่งเสริมความโปร่งใสในการจัดซื้อจัดจ้าง
4.8 มาตรการจัดการเรื่องร้องเรียนการทุจริต
4.9 มาตรการป้องกันการรับสินบน
4.10 มาตรการป้องกันการขัดกันระหว่างผลประโยชน์ส่วนตนกับผลประโยชน์ส่วนรวม
4.11 มาตรการตรวจสอบการใช้ดุลยพินิจ
4.12 มาตรการส่งเสริมการสื่อสารภายในและภายนอกองค์กร

บวท. ส่งเสริมปลูกฝังให้พนักงานตระหนักถึงคุณธรรม จริยธรรมและจรรยาบรรณ พร้อมทั้งเสริมสร้างบรรยากาศในการปฏิบัติงานที่มุ่งเน้นค่านิยมองค์กร เพื่อนำไปสู่การสร้างองค์กรคุณธรรมรวมถึงประสานงานและให้ความร่วมมือในการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบร่วมกับหน่วยงานภายนอก อาทิ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในภาครัฐ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงคมนาคม องค์กรรัฐวิสาหกิจ และองค์กรภาคเอกชนอื่น ๆ ผ่านการเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่ การประกวดคนต้นแบบคมนาคม ประจำปี 2565 วันต่อต้านคอร์รัปชัน ประจำปี 2565 ดำเนินการองค์กรคุณธรรมต้นแบบ ประจำปี 2565 และจิตอาสากระทรวงคมนาคม ประจำปี 2565

5. การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงาน (ITA) ของ บวท.

บวท. มีผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานโดยสำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ อยู่ในระดับดีมากต่อเนื่องตลอด 8 ปี ปี 2565 ได้รับคะแนน 88.46

บวท. มีการสื่อสารเพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจในการพัฒนาด้าน ITA (Integrity & Transparency Assessment) ทางระบบเว็บไซต์ให้ผู้บริหารและพนักงานทั่วทั้งองค์กร และเผยแพร่ข้อมูลด้านคุณธรรมและความโปร่งใสสู่ภายนอก รวมถึงมีแนวทางการพัฒนาการการยกระดับดำเนินงานคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานเพื่อความยั่งยืน โดย

การสื่อสารการดำเนินงานด้าน ITA บนระบบเว็ปไซต์ของ บวท.

แนวทางการดำเนินงานด้าน ITA

ปี 2557	บวท. มีการพัฒนาการแก้ไขข้อร้องเรียนอย่างเป็นระบบ
ปี 2558	จัดการถ่ายทอดความรู้การต่อต้านการทุจริต คอร์รัปชันอย่างทั่วถึง
ปี 2559	ส่งเสริมคุณธรรมในการบริหารงานบุคคล
ปี 2560	สร้างกระบวนการตรวจสอบถ่วงดุลหน่วยงานอิสระ
ปี 2561	เพิ่มช่องทางสื่อสารและการประชาสัมพันธ์การรับรู้คุณธรรมและความโปร่งใสให้เข้าถึงทุกกลุ่มเป้าหมาย
ปี 2562	วางระบบบริหารจัดการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสอย่างเป็นระบบด้วย ITA Ambassador ทำหน้าที่สื่อสาร ITA แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ITA Administration ทำหน้าที่กำกับติดตาม ดูแลภาพรวมการประเมิน ITA ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ และ ITA Approver เป็นการแสดงถึงความรับผิดชอบของผู้บริหารสูงสุดรับผิดชอบการประเมิน ITA ของ บวท.
ปี 2563	วางระบบการเผยแพร่คุณธรรมและความโปร่งใสบนเว็บไซต์ทั้งภายในและภายนอกของ บวท. ให้ครบถ้วน
ปี 2564	เผยแพร่ข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อสาธารณะบนเว็บไซต์ทั้งภายในและภายนอกของ บวท.
ปี 2565	ยังคงเผยแพร่ข้อมูลบนเว็บไซต์ทั้งภายในและภายนอกของ บวท. อย่างต่อเนื่อง เพื่อพัฒนาการขับเคลื่อนการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของ บวท. อย่างยั่งยืน

6. การขับเคลื่อนองค์กรคุณธรรมอย่างยั่งยืนของ บวท.

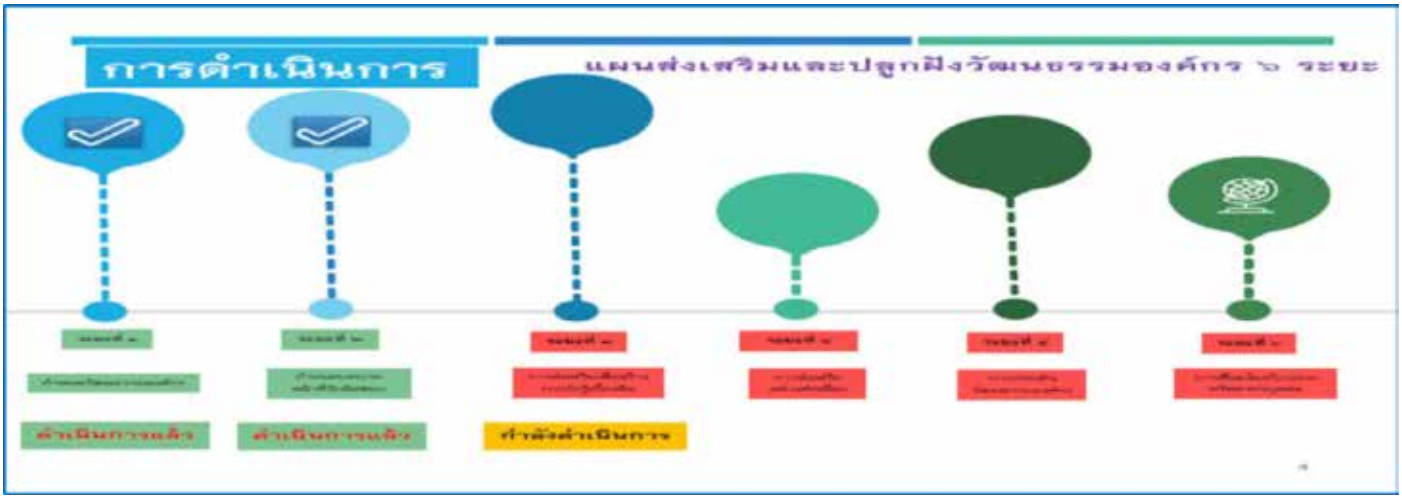
บวท. ได้ทำแนวทางการขับเคลื่อนองค์กรคุณธรรมทั่วทั้งองค์กร ภายใต้แผนขับเคลื่อนแผนแม่บทส่งเสริมคุณธรรมฯ ตามกรอบการส่งเสริมและพัฒนาองค์กรคุณธรรมของกระทรวงวัฒนธรรม เป็นแนวทางในการดำเนินการขับเคลื่อนและประเมินองค์กรคุณธรรม ทั้งนี้ เป็นการใช้มิติทางวัฒนธรรมขององค์กรสู่การเป็นองค์กรรัฐวิสาหกิจคุณธรรมเพื่อสร้างคุณค่าทางสังคมและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ บวท. ดำเนินการขับเคลื่อนการเป็นองค์กรคุณธรรมภายใต้แผนงานส่งเสริมและพัฒนาสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมต้นแบบของกระทรวงวัฒนธรรม โดยบรรจุโครงการไว้ในแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2565-2569 ใช้กรอบการส่งเสริมและพัฒนาองค์กรคุณธรรม ภายใต้แผนแม่บทส่งเสริมคุณธรรมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2559-2565) เป็นแนวทางในการดำเนินงาน และจัดทำแผนขับเคลื่อนสู่การเป็นองค์กรคุณธรรม แบ่งเป็น 3 ระยะ คือ ระยะที่ 1 ในปี 2563 ดำเนินการสู่การเป็นองค์กรส่งเสริมคุณธรรม ระยะที่ 2 ในปี 2564 ดำเนินการสู่การเป็นองค์กรคุณธรรม และระยะที่ 3 ในปี 2565 ดำเนินการสู่การเป็นองค์กรคุณธรรมต้นแบบอย่างยั่งยืน ผลการดำเนินงานในปี 2565 บวท. ได้ผ่านการประเมินระดับองค์กรคุณธรรมต้นแบบตามเกณฑ์การประเมินของกรมการศาสนา กระทรวงวัฒนธรรม

ปี 2565 ดำเนินการต่อเนื่องจากการเป็นองค์กรคุณธรรมต้นแบบตามเกณฑ์องค์กรคุณธรรมต้นแบบของกรมการศาสนา กระทรวงวัฒนธรรม โดยได้มีการทบทวนกำหนดเป้าหมายคุณธรรมประจำปี 2565 ที่สอดคล้องกับคุณธรรม 4 ประการ คือ พอเพียง วินัย สุจริต จิตอาสา และแผนส่งเสริมคุณธรรมประจำปี 2565 มีส่วนร่วมของฝ่ายจัดการและพนักงานรวมทั้งสิ้น 2,527 คน คิดเป็นร้อยละ 80.22

ความดีที่อยากทำต่อเนื่องเพื่อก่อให้เกิดเป็นวัฒนธรรมคุณธรรมขององค์อย่างยั่งยืน 4 ประการ คือ การประหยัด ค่าสาธารณูปโภคของ บวท. การประพฤติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับของ บวท. การปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และการเข้าร่วมกิจกรรมสาธารณประโยชน์

7. การขับเคลื่อนวัฒนธรรมองค์กรเพื่อความยั่งยืนของ บวท.

บวท. เพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานด้วยการใช้ระบบเทคโนโลยีดิจิทัล ประกอบกับการปรับตัวขององค์กรในช่วงของการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ในการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาเป็นเครื่องมือในการสื่อสารมากขึ้นจาก บวท. ได้กำหนดกลยุทธ์การปลูกฝังให้พนักงานมีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมองค์กร (AEROTeam) มีสัมพันธภาพที่ดีในองค์กร และมีประสบการณ์ที่ดีในการทำงาน (Employee Experience) โดยมีแผนงานการส่งเสริม Employee Engagement & Employee Experience การส่งเสริมให้พนักงานมีพฤติกรรมที่ตรงกับวัฒนธรรมองค์กร (AEROTeam) และค่านิยมองค์กร มีการบริหารความแตกต่างระหว่างวัย เพศ และงาน (Merging Differences across Generations, Genders and Jobs) มีการบริหารการเปลี่ยนแปลง (Change Management) ด้านทรัพยากรบุคคลอย่างเหมาะสม แผนงาและการส่งเสริมด้านจริยธรรม จรรยาบรรณ และธรรมาภิบาล (HR Governance) ในระบบบริหารทรัพยากรมนุษย์ของ บวท. โดยแบ่งการดำเนินงานตามแผนส่งเสริมวัฒนธรรมองค์กรเป็น 6 ระยะ



มีการแต่งตั้งคณะกรรมการและคณะทำงานส่งเสริมและปลูกฝังวัฒนธรรมองค์กร ผลักดันการส่งเสริมวัฒนธรรมโดยมีการจัดกิจกรรมผ่านระบบ Zoom Meeting เฟสบุ๊ค เป็นต้น อย่างต่อเนื่อง

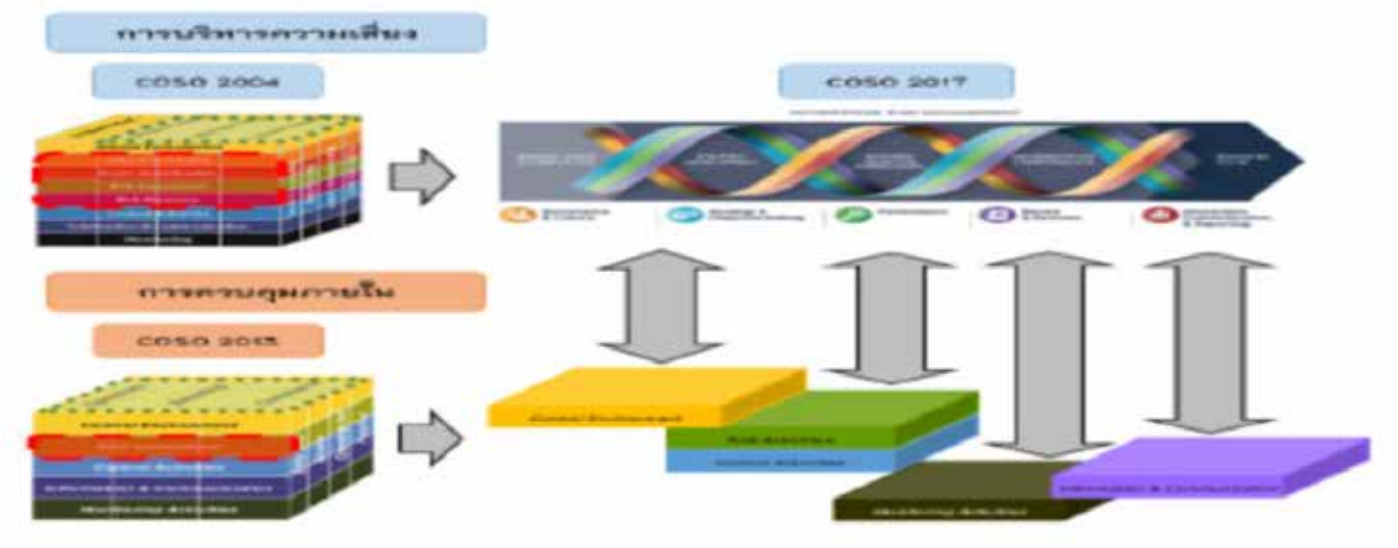
กิจกรรมดี ๆ ผ่านเว็บไซต์สังคมและวัฒนธรรม AEROTHAI by AEROTeam ซึ่งสามารถสื่อสารเชื่อมโยง เชื่อมใจ เชื่อมสายใย เชื่อมถึงกัน ซึ่งได้รับการตอบรับจากฝ่ายจัดการและพนักงานอย่างดียิ่ง

- **ผวท. พบพนักงาน**

- **กิจกรรมกีฬา**

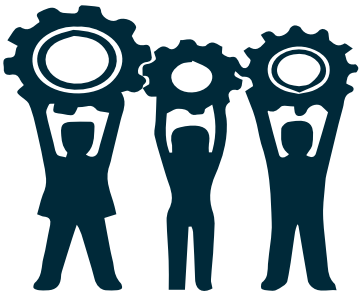
การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในกับความยั่งยืนของ บวท.

บวท. ให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในเพื่อสนับสนุนการบริหารและการบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายของ บวท. ให้เป็นไปตามมาตรฐาน โดยมุ่งเน้นความรับผิดชอบ (Accountability) และความโปร่งใส (Transparency) และสามารถเพิ่มโอกาสที่จะสร้างมูลค่าให้กับองค์กร โดยมีการจัดทำแผนการบริหารความเสี่ยงที่สอดคล้องกับแนวทางการปฏิบัติงานด้านการบริหารความเสี่ยง COSO



จากการพิจารณาสาเหตุเสี่ยงที่ส่งผลให้เกิดปัจจัยเสี่ยง พร้อมระบุระดับความสำคัญของแต่ละสาเหตุเสี่ยง และการกำหนดกิจกรรม/มาตรการในการควบคุมความเสี่ยง เพื่อให้ทราบประเด็นที่สำคัญสำหรับการติดตามและบริการจัดการความเสี่ยงแล้ว ในปี 2565 บวท. ได้กำหนดเป็นความเสี่ยง 4 ด้าน ประกอบด้วย

ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์
(Strategic Risk)



ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงาน
(Operational Risk)

ความเสี่ยงด้านการเงิน
(Financial Risk)

ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎหมายกฎระเบียบ
(Compliance Risk)

บวท. ได้มีการสื่อสารและรายงานผลการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในผ่านระบบการประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะอนุกรรมการบริหารความเสี่ยง โดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศสนับสนุนระบบการมอบหมายงาน การรับข้อมูล การส่งข้อมูลซึ่งเป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นทางการของ บวท. เช่น ระบบสารบรรณ ระบบ Meeting ระบบเอกสาร Document เป็นต้น สำหรับการสื่อสารข้อมูลด้านความเสี่ยงเพื่อเป็นองค์ความรู้ หรือประชาสัมพันธ์มาตรการต่าง ๆ การขอความร่วมมือจากพนักงานใช้ช่องทางการสื่อสารผ่านเว็บเพจระบบอินทราเน็ต หรือช่องทางแอปพลิเคชันต่าง ๆ เช่น เฟสบุ๊ค ไลน์ ทวิตเตอร์ เป็นต้น นอกจากนี้ บวท. มีการรายงานผลการดำเนินงานด้านความเสี่ยงและการควบคุมภายในในรายงานประจำปีอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี รวมถึง บวท. ยังมีนโยบายการนำเทคโนโลยีสนับสนุนการรายงานผลการดำเนินงานที่สำคัญผ่านระบบ AEROTHAI DIGITIZATION และพัฒนาระบบ Early Warning ในอนาคตเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจสำคัญสู่การดำเนินงานอย่างทันกาล

แนวทางการปฏิบัติ นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบ

บวท. ได้จัดทำแนวทางการปฏิบัติ นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบ (Guideline on Governance Risk Compliance : GRC) เพื่อให้ บวท. บริหารภาพรวมในด้านการกำกับดูแลกิจการ การดำเนินงานตามกลยุทธ์และสามารถบรรลุผลสำเร็จได้ตามเป้าหมายที่ บวท. กำหนด รวมทั้งตอบสนองความคาดหวังอย่างสมเหตุสมผลของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งเป็นระบบที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงระบบการบริหารจัดการกับระบบงาน กระบวนการ บุคลากร ข้อมูล และเทคโนโลยี ซึ่งต้องมีการคัดเลือกวิธีการในการควบคุมภายใต้กฎหมายที่เป็นไปตามกฎระเบียบ ถูกต้องตามจรรยาบรรณ และแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง บวท. นำนโยบาย GRC ไปสู่การปฏิบัติที่รองรับการดำเนินงานตาม GRC Compliance Model ประกอบด้วย 4 องค์ประกอบ ได้แก่

1.1 Learn : การวิเคราะห์บริบทองค์กร วัฒนธรรมองค์กร และความคาดหวังของผู้มีสวนได้ส่วนเสียเพื่อที่จะเข้าใจอย่างถ่องแท้ในการกำหนดเป้าหมายและกลยุทธ์ของ บวท.

1.2 Align : การวางกลยุทธ์ที่ไปในทิศทางเดียวกันกับเป้าหมายองค์กร และการดำเนินการตามแผนและการควบคุมให้ไปในทิศทางเดียวกับกลยุทธ์ ผ่านการตัดสินใจที่พิจารณาถึงมูลค่าการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก การบริหารความเสี่ยง และกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับ บวท.

1.3 Perform : การขับเคลื่อนการดำเนินงานของ บวท. และป้องกันสถานการณ์ที่ทำให้ไม่เป็นไปตามเป้าหมายผ่านการควบคุมทั้งแบบเชิงรุกและเชิงรับ

1.4 Review : การกำหนดกิจกรรมเพื่อติดตามและปรับปรุงการออกแบบและประสิทธิภาพของการดำเนินงานและการควบคุมทั้งหมดของ บวท.

ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ

ความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญที่เกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของ บวท. อย่างมาก คือ ผลกระทบจากวิกฤตการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบินที่ลดลงและสถานการณ์ทางการเงิน บวท. มีมาตรการในการติดตาม ป้องกันไม่ให้เกิดการแพร่ระบาดในองค์กร รวมถึงหาแนวทางในการปรับทบทวนมาตรการทางการเงินอย่างต่อเนื่อง สำหรับในปี 2565 บวท. มีการทบทวนประกาศ เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจประจำพื้นที่ทุ่งมหาเมฆ (โดยยกเลิกประกาศฯ ฉบับเดิม ปี 2562) (ประกาศที่ ปก 25/2565 ลงวันที่ 20 มกราคม 2565) เพื่อให้การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management : BCM) และการปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพสูงสุด สอดรับกับข้อกำหนดของมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ISO22301/มอก.22301 โดยมีการจัดทำแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan : BCP) ประจำพื้นที่ทุ่งมหาเมฆ (สำนักงานใหญ่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด) ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยเหมาะสม และเตรียมความพร้อมในการรองรับสถานการณ์ ภัยพิบัติ/วิกฤตการณ์ ที่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการจราจรทางอากาศ และบริการข้อมูลข่าวสารการเดินอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงพัฒนาแผนให้ครอบคลุมสถานการณ์ฉุกเฉิน/วิกฤตการณ์ที่มีความหลากหลายใน

ปัจจุบัน บวท. มีมาตรการรองรับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) มาอย่างต่อเนื่อง ได้แก่

2.1 แนวปฏิบัติ/มาตรการ/แผนรองรับ เฉพาะหน่วยงาน/เฉพาะพื้นที่ เช่น หน่วยงานด้านปฏิบัติการ หน่วยงานด้านวิศวกรรม หน่วยงานสนับสนุนและอำนวยการ
2.2 แนวปฏิบัติงานภายในที่พัก (Work From Home) ของพนักงาน
2.3 แนวทางการตลาดในสถานการณ์การแพร่ระบาดฯ
2.4 หลักเกณฑ์และขั้นตอนการเบิกค่าตรวจหาเชื้อฯ
2.5 แนวปฏิบัติการตรวจ Rapid Antigen Test
2.6 การสื่อสารระหว่างสถานการณ์ฯ

บวท. มีการจัดทำแผนรองรับสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ฉบับปรับปรุง ณ เดือนกันยายน 2565 (สำหรับเป็นแนวปฏิบัติในทุกพื้นที่) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นแนวปฏิบัติหลักแก่ผู้ปฏิบัติงานทั้งหน่วยในภายในและภายนอกที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายและข้อกำหนด และให้ บวท. สามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่องภายใต้สถานการณ์ขั้นวิกฤติ รวมถึงสร้างความเชื่อมั่นในการบริหารและภาพลักษณ์ที่ดีแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยการกำหนดแนวทางการปฏิบัติตามแผนรองรับสถานการณ์ฯ ได้กำหนดสถานการณ์ตามกลุ่มเสี่ยงเป็น 3 กลุ่ม คือ

โดยมีการกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติในแต่ละสถานการณ์แยกตามกลุ่มพนักงานและระดับความรุนแรง ซึ่งในทางปฏิบัติ บวท. กำหนดให้มีคณะบริหารสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) เป็นหน่วยงานกลางรับผิดชอบในการดำเนินงาน ทั้งนี้การดำเนินงานของ บวท. ได้ให้ความสำคัญกับกฎหมาย/ระเบียบ/ข้อบังคับ/แนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติโรคติดต่อ พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน คำสั่งศูนย์บริหารสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และแนวปฏิบัติสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยด้วย

บวท. และการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Disclosure 102-19, 102-20, 102-22)

บวท. ให้ความสำคัญกับการตอบสนองต่อความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม และมุ่งเน้นการดำเนินภารกิจขององค์กรให้สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของโลก (SDBs) ซึ่งครอบคลุมประเด็นสำคัญ 3 มิติ คือ มิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อลดความเสี่ยงและผลกระทบทางธุรกิจ รวมถึงนำไปสู่การปรับปรุงกระบวนการทำงานให้เป็นไปตามแนวทางสากล

บวท. ดำเนินงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนผ่านกลุ่มทำงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainability Working Group : SWG) ซึ่งมีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่พิจารณาให้ความเห็นชอบผลการดำเนินงานและมอบหมายนโยบายผ่านการประชุมผู้บริหารรดับสูง (Executive Management Meeting : EMM)

1. โครงสร้างการจัดการด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Disclosure 102-19, 102-20, 102-22)

คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดต่าง ๆ ทำหน้าที่ในการบริหารและติดตามการดำเนินงาน ตามนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ และเป้าหมายตัวชี้วัดต่าง ๆ ของ บวท. รวมถึงผู้บริหารปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์ของ บวท. และผู้ถือหุ้น ซึ่งมีโครงสร้างการจัดการที่ชัดเจน มีการถ่วงดุลและสามารถตรวจสอบได้ มีการแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการและฝ่ายจัดการ โดยคณะกรรมการบริษัทฯ แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อช่วยกลั่นกรองงานสำคัญจำนวน 9 คณะประกอบด้วย คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบ คณะกรรมการจัดการนวัตกรรม คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม คณะกรรมการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล คณะกรรมการพัฒนาเทคโนโลยีด้านบริการการเดินอากาศ และมีกรรมการอิสระดำเนินการโดยมีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บวท. เป็นผู้บริหารสูงสุดเพื่อการพัฒนาองค์กรสู่ความยั่งยืนในระยะยาว บวท. ได้พิจารณากำหนดโครงสร้างผู้รับผิดชอบในการดำเนินงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่พิจารณาเห็นชอบแต่งตั้งกลุ่มทำงานพัฒนาอย่างยั่งยืน เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2565 เพื่อรับผิดชอบในการปฏิบัติงานอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของคณะการประชุมฝ่ายจัดการระดับสูง (Executive Management Meeting : EMM) ซึ่งมีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่เป็นประธาน โดยกลุ่มทำงานพัฒนาอย่างยั่งยืน ทำหน้าที่ในการกำหนดแนวทางการดำเนินงานและผลักดันให้ได้ผลลัพธ์การดำเนินงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนของ บวท. ให้สอดคล้องกับเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model : SE-AM) ปี 2565 ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง มีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มทำงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนระดับองค์กร

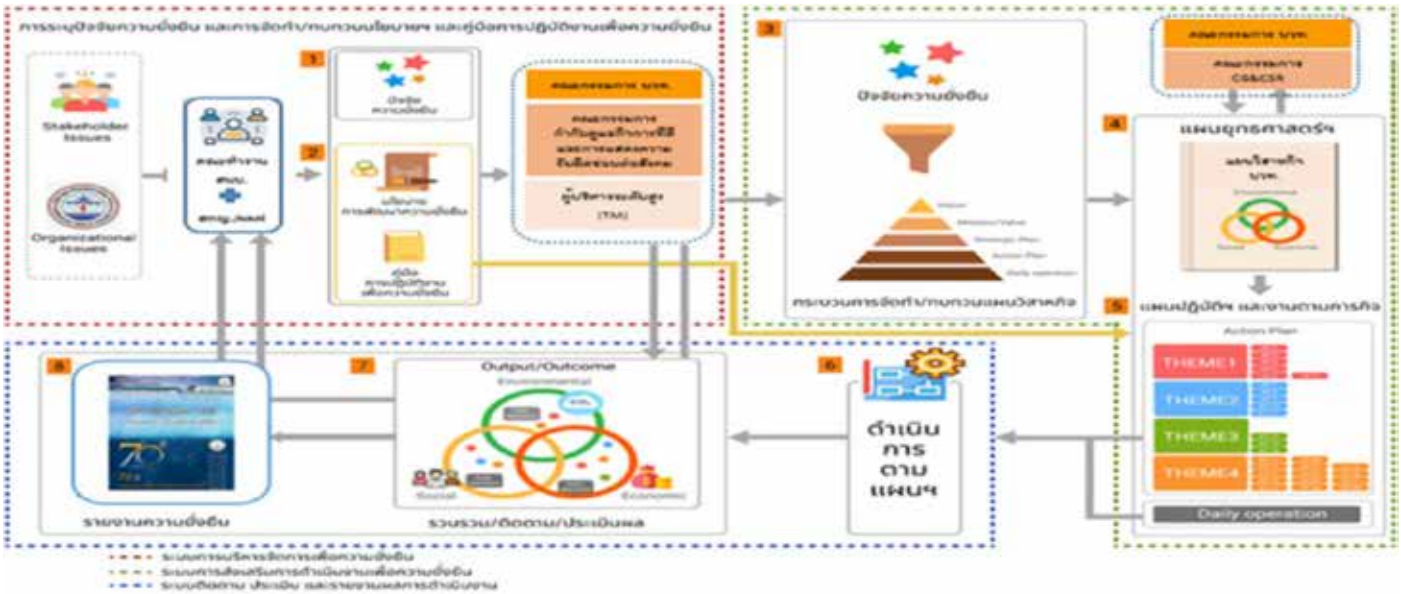
บวท. มอบหมายให้มีกลุ่มทำงานเพื่อทำหน้าที่ในการกำหนดแนวทางการดำเนินงานและผลักดันให้ได้ ผลลัพธ์การดำเนินงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนของ บวท. ให้สอดคล้องกับเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ (SE-AM) ปี 2565 ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง โดยมอบหมายผู้ทำงาน ดังนี้

1.	ผู้อำนวยการใหญ่ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์)	ที่ปรึกษากลุ่มทำงาน
2.	ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและบริหารยุทธศาสตร์	หัวหน้ากลุ่มทำงาน
3.	ผู้อำนวยการประจำสำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย	หัวหน้ากลุ่มทำงาน
4.	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารเครือข่ายการจราจรทางอากาศ	ผู้ทำงาน
5.	ผู้อำนวยการฝ่ายมาตรฐานและความปลอดภัย	ผู้ทำงาน
6.	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารวิศวกรรมจราจรทางอากาศ	ผู้ทำงาน
7.	ผู้อำนวยการฝ่ายสนับสนุนวิศวกรรมจราจรทางอากาศ	ผู้ทำงาน
8.	ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ	ผู้ทำงาน
9.	ผู้อำนวยการฝ่ายสื่อสารสัมพันธ์	ผู้ทำงาน
10.	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทั่วไป	ผู้ทำงาน
11.	นักวิชาการ ระดับผู้อำนวยการฝ่าย (นายมาโนชฯ)	ผู้ทำงาน
12.	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคลและคุณภาพชีวิต	ผู้ทำงาน
13.	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้	ผู้ทำงาน
14.	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารศูนย์ประกอบการ	ผู้ทำงาน

โดยให้กลุ่มทำงานมีการประชุมและทำการสรุปผลการดำเนินงานนำเสนอผลการดำเนินงานต่อที่ประชุมผู้บริหารระดับสูง (EMM) เพื่อพิจารณาเพื่อทราบและ/หรือ ให้ความเห็นชอบนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อไป (Disclosure 102-18, 102-20, 102-22 102-23)

โครงสร้างการพัฒนาอย่างยั่งยืน และ โครงสร้างผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติงาน
ด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

2. กรอบการดำเนินงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนของ บวท.



การดำเนินงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนของ บวท. เชื่อมโยงกับการดำเนินงานด้านต่าง ๆ ประกอบด้วย ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และการจัดทำแผนยุทธศาสตร์องค์กร ซึ่งมีการวิเคราะห์ปัจจัยความยั่งยืนในกระบวนการทบทวนแผนวิสาหกิจโดยให้สอดคล้องกับเป้าหมายความยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศและบริการการเดินอากาศที่กำหนดไว้ ที่ครอบคลุมในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

3. นโยบายและแนวปฏิบัติด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน

บวท. ประกาศนโยบายการพัฒนาอย่างยั่งยืนเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2565 และ บวท. ให้ความเห็นชอบคู่มือการพัฒนาความยั่งยืนเพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงานเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2565 ภายใต้การบูรณาการแนวคิดจากหลักการเศรษฐกิจพอเพียง หลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ มาตรฐานสากลด้านการพัฒนาความยั่งยืนและความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 26000 ขององค์กรสหประชาชาติ (UN) รวมถึงมาตรฐานสากลด้านบริการการเดินอากาศขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เพื่อใช้เป็นแนวทางการดำเนินงานขององค์กรครอบคลุมมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดนโยบายและแนวทางการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Disclosure 102-16) ดังนี้

"บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีการบริหารจัดการที่มุ่งสร้างคุณภาพการบริการการเดินอากาศและบริการอื่นที่ได้รับมอบหมายเพื่อก่อให้เกิดความสมดุลของการพัฒนาอย่างยั่งยืน ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม"

4. แนวทางการดำเนินงานตามนโยบายการพัฒนาอย่างยั่งยืน ประกอบด้วย

4.1 ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อกำหนด มาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้อง

4.2 ดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึงความสมดุลทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายในการดำเนินงานเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนขององค์กร

4.3 สร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับนโยบายการบริหารจัดการความยั่งยืนของ บวท. ให้กับคู่ค้า ลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตลอดจนส่งเสริมการนำแนวทางการพัฒนาอย่างยั่งยืนไปประยุกต์ใช้เพื่อลดผลกระทบจากการดำเนินงานตลอดห่วงโซ่คุณค่า เพื่อสร้างความเชื่อมั่นของคู่ค้า ลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

4.4 ส่งเสริมการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยใช้ความสามารถหลักด้านธุรกิจขององค์กรมาสร้างประโยชน์ที่ยั่งยืนขององค์กร สังคม สิ่งแวดล้อม และยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชนอันนำไปสู่ความยั่งยืนของส่วนรวม

4.5 ยึดหลักการเป็นพลเรือนที่ดีของสังคมในการปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต มีคุณธรรม จริยธรรม ดำเนินธุรกิจอย่างเปิดเผย โปร่งใส ตลอดจนเป็นแบบอย่างที่ดีในการสร้างพฤติกรรมที่นำไปสู่วัฒนธรรมการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน

5. ยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ สู่ความยั่งยืน

ตามแผนยุทธศาสตร์ของ บวท. ได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์สำคัญตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2565-2569 เพื่อนำองค์กรสู่ความยั่งยืน 4 ประเด็นด้วยกันดังนี้

การให้บริการการเดินอากาศมีคุณภาพระดับแนวหน้า AEROTHAI Servicemark	ให้บริการการเดินอากาศที่ทั่วถึง ครอบคลุม เพียงพอ เสมอภาค พร้อมด้วยคุณภาพการให้บริการการเดินอากาศที่มีมาตรฐานความปลอดภัย บรรลุเป้าหมายในระดับที่เหนือหว่าความคาดหวังของผู้ใช้บริการ และมุ่งเน้นการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับ รวมทั้งบริหารจัดการด้านอื่นๆ เพื่อเพิ่มประสิทธภาพเที่ยวบินด้วยต้นทุนที่คุ้มค่าสูงสุด นอกจากนั้น ยังมุ่งเน้นการพัฒนาบริการเพื่อให้กิจการบินช่วยลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ
สร้างบุคลากรมืออาชีพ Professionals	บุคลากรขององค์กรเป็นผู้ที่ความรู้และทักษะ ความเชี่ยวชาญ ตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นที่ยอมรับ เทียบเคียงกับองค์กรชั้นนำท่ามกลางบรรยากาศและวัฒนธรรมองค์กรที่เหมาะสม และคุณภาพชีวิตที่ดีเยี่ยม เป็นองค์กรที่เป็นทางเลือกแรกของคนเก่งและคนดี
พัฒนาไปสู่องค์สมรรถนะสูง High Performance Organization : HPO	เป็นองค์กรสมรรถนะสูง ที่ได้รับการยอม รับ/ยกย่องจากประชาคมการบินทั้งในระดับประเทศ ภูมิภาค และระดับสากล มีการเติบโตที่ยั่งยืน ด้วยคุณภาพการบริหารจัดการทั่วทั้งองค์กร บริหารการเปลี่ยนแปลงอย่างมีประสิทธิภาพ ระบบการกำกับดูแลที่ดี พัฒนานวัตกรรมบนพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัล รวมทั้งบริหารจัดการทางการเงินอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล และมุ่งเน้นการพัฒนาปรับปรุงอย่างต่อเนื่องเพื่อยกระดับความสามารถการด าเนินการสู่ระดับสากล สร้างความพึงพอใจแก่ผู้ใช้บริการ และบริหารจัดการด้านการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อบรรลุเป้าหมายองค์กรอย่างยั่งยืน

สร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน Value for National Competitiveness and Aviation Industry	เป็นกลไกหลักในการพัฒนาศักยภาพของประเทศ และสร้างคุณค่าให้กับกิจการบิน ทั้งในด้านการสร้างขีดความสามารถด้านคุณภาพของระบบขนส่งทางอากาศ ที่สนับสนุน ธุรกิจท่องเที่ยว และในด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยคำนึงถึงผลประโยชน์แห่งชาติ และ ความมั่นคงทางเศรษฐกิจ และผลักดันการบริการการเดินอากาศของภูมิภาคให้เชื่อมโยง และสอดคล้องกันอย่างบูรณาการ ซึ่งเป็นเป้าหมายและผลประโยชน์ที่จะได้รับร่วมกัน เพื่อสนับสนุนการยกระดับคุณภาพการให้บริการการเดินอากาศของประเทศ และ ความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวมอย่างยั่งยืน

6. การบูรณาการการพัฒนาองค์กรกับเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs Integration)

คู่มือการพัฒนาความยั่งยืนของ บวท. ได้กำหนดปัจจัยสำคัญที่ทำให้ บวท. มีความยั่งยืน และมีการวิเคราะห์เป็นปัจจัยนำเข้าในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ของ บวท. ในแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2565-2569 ซึ่งการกำหนดปัจจัยสำคัญสอดคล้องกับเป้าหมายความยั่งยืนตามหลักการ SDGs

ปัจจัยความยั่งยืน	ประเด็นสภาพแวดล้อม	KPA	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	เป้าหมาย SDGs
1. ปัจจัยด้านการสร้างสรรค์ประสบการณ์และบริการที่ดีแก่ผู้รับบริการ	• ความคาดหวังและความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ • ปัจจัยอันตรายทางการบิน • อากาศยานรูปแบบใหม่ • Remotely Operated Aerodrome Air Traffic Services (RATS) • Trajectory-Based Operation (TBO) • System Wide Information Management (SWIM) Concept • Total Airport Management (TAM) • พ.ร.บ การเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ.2562 • แผนแม่บทห้วงอากาศแห่งชาติ • GANP 6th edition • ASEAN ANS Master Plan • โครงสร้างเส้นทางบินและการบริหารห้วงอากาศ • การพัฒนานวัตกรรมและการนำเข้าใช้งาน	1. Implementation of Standard 2. Safety 3. Security 4. Capacity 5. Efficiency 6. Global Interoperability 7. Customer Engagement	SO1 ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคงเป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน SO2 พัฒนาขีดความสามารถ ในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินอากาศ SO5 มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับต่อการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืนและสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม	 เป้าหมายที่ 9 สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม

ปัจจัยความยั่งยืน	ประเด็นสภาพแวดล้อม	KPA	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	เป้าหมาย SDGs
1.ปัจจัยด้านการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	• การลดก๊าซเรือนกระจกของระบบการบินภายในประเทศไทย และระหว่างประเทศ • ผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางเสียง	1. Environment	SO1 ให้บริการที่ปลอดภัยและมั่นคงเป็นไปตามมาตรฐาน และต่อเนื่องในทุกช่วงการบิน SO2 พัฒนาขีดความสามารถ ในการรองรับเที่ยวบินและยกระดับประสิทธิภาพระบบการเดินอากาศ SO5 มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับต่อการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืนและสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม	 เป้าหมายที่ 13 ปฏิบัติการอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น
2.ปัจจัยด้านการมุ่งมั่นพัฒนาบุคลากร	• การพัฒนาบุคลากรด้านการบินตามแผนด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย 1 ปี (พ.ศ.2562-2576) • การบริหารทรัพยากรบุคคล • ความผูกพันต่อองค์กรของพนักงาน • การเกษียณอายุของพนักงาน • Competency ของพนักงานและฝ่ายจัดการ • Talent Management	1. Competency 2. Productivity 3. Employer Engagement	SO3 มีบุคลากรมืออาชีพที่เพียงพอ มีการจัดการทุนมนุษย์อย่างเป็นระบบ สามารถขับเคลื่อนวิสัยทัศน์และองค์กรให้เติบโตอย่างยั่งยืน SO4 มีบุคลากรที่ทุ่มเท มีความผูกพัน และมีสภาพแวดล้อมด้านบุคลากรที่ดี	 เป้าหมายที่ 3 สร้างหลักประกันว่าคนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพสำหรับคนในทุกวัย เป้าหมายที่ 4 สร้างหลักประกันว่าทุกคนมีการศึกษาที่มีคุณภาพอย่างครอบคลุมและเท่าเทียม และสนับสนุนโอกาสในการเรียนรู้ตลอดชีวิต

ปัจจัยความยั่งยืน	ประเด็นสภาพแวดล้อม	KPA	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	เป้าหมาย SDGs
3. ปัจจัยด้านความคล่องตัวด้านการบริหารจัดการทางการเงิน	• ปริมาณจราจรทางอากาศและรายได้จากการให้บริการการเดินอากาศ • สถานการณ์ด้านการเงิน และอันดับเครดิตองค์กร • ค่าใช้จ่ายพนักงาน	1. Corporate Performance 2. Cost Effectiveness	SO5 มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับต่อการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืนและสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม SO8 มีการบริหารจัดการทางการเงินและต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพและสมดุล เพื่อความยั่งยืนขององค์กร และมีอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม โปร่งใส และแข่งขันได้	 เป้าหมายที่ 8 ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่และมีผลิตภาพ และการมีงานที่สมควรสำหรับทุกคน
4. ปัจจัยด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและข้อมูลเพื่อการตัดสินใจ	• นโยบายภาครัฐด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารหรือด้านดิจิทัล • พระราชบัญญัติ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร • การนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้าใช้งาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานและลดต้นทุนขององค์กร	1. Digital Transformation Knowledge Management & Innovation	SO7 เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมบนพื้นฐานของการจัดการความรู้และเทคโนโลยีดิจิทัล	 เป้าหมายที่ 9 สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม

ปัจจัยความยั่งยืน	ประเด็นสภาพแวดล้อม	KPA	วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	เป้าหมาย SDGs
5. ปัจจัยด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี 6. ปัจจัยด้านการมีจิตสำนึกในความรับผิดชอบต่อสังคม	• สรุปผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดแผนวิสาหกิจ/การดำเนินงานตามแผนงาน และโครงการ	1. Corporate Government & Corporate Social Responsibility	SO6 มีระบบการกำกับดูแลที่ดีที่มีการจัดการในระดับดีเยี่ยมและมีการจัดการในระดับดีเยี่ยมและมีการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม	 - เป้าหมายที่ 16 ส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนให้ทุกคนเข้าถึงความยุติธรรมและสร้างสถาบันที่มีประสิทธิผล รับผิดชอบและครอบคลุมในทุกระดับ - หลักธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจพอเพียง
7. ปัจจัยการพัฒนาความสัมพันธ์ที่ยั่งยืนกับพันธมิตร	• ความพึงพอใจ และความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย • มาตรการช่วยเหลือเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) • นโยบายการบริหารจัดการท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน • นโยบายการบริหารจัดการ ท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ แห่งที่ 3 • แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ.2566-2570) • แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566-2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ.2571-2580)	1. Stakeholders Satisfaction 2. Leadership in ANS 3. National Competitiveness	SO5 มีคุณภาพการบริหารจัดการที่ดีทั่วทั้งองค์กร และพร้อมรับต่อการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม SO9 มีโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศที่ครบถ้วนและมีศักยภาพสอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ	 เป้าหมายที่ 9 สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม

หมายเหตุ : การดำเนินงานภายใต้ปัจจัยนำเข้าและเป้าหมาย SDGs เป็นไปตามแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2565-2569 ของ บวท.

7. บวท. ได้ทำการวิเคราะห์ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ที่ส่งผลต่อความยั่งยืนองค์กร เพื่อเป็นปัจจัยนำเข้าสำคัญในการจัดทำแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2565-2569 ของ บวท.

7.1 วิกฤตการณ์ต่าง ๆ ของโลก ทั้งโรคระบาด ภัยธรรมชาติ วิกฤตเศรษฐกิจ วิกฤตการณ์ทางการเมือง และสถานการณ์ฉุกเฉิน ตลอดจนความผันผวนของปริมาณจราจรทางอากาศ ความไม่แน่นอนที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบิน ส่งผลต่อการเกิดวิกฤตการณ์ด้านปริมาณเที่ยวบิน ภารกิจการให้บริการการเดินอากาศ และรายได้จากการให้บริการ การเดินอากาศ หรือวิกฤตการณ์ทางการเงิน ส่งผลต่อความอยู่รอดและความยั่งยืนขององค์กร เป็นความท้าทายต่อ การปรับตัวและขับเคลื่อนองค์กรให้สามารถข้ามผ่านวิกฤตการณ์ต่าง ๆ ไปได้อย่างยั่งยืน

7.2 การพัฒนาความสามารถในการรองรับของระบบการจราจรทางอากาศของประเทศ ระบบสนามบิน และการจัดการจราจรทางอากาศ ที่จำเป็นต้องพัฒนาอย่างต่อเนื่องและบูรณาการให้ทันต่อการเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศ ตลอดจนรักษา/พัฒนาระดับศักยภาพการให้บริการการเดินอากาศ ให้มีความปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และมีความต่อเนื่อง ในทุกสภาพแวดล้อม/สถานการณ์ พร้อมรองรับเมื่อสถานการณ์ด้านการบินที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) กลับเข้าสู่ภาวะปกติ

7.3 บริบทด้านการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลงไป การเกิดขึ้นขององค์กรให้บริการการเดินอากาศข้ามชาติ (ผู้ผลิต/องค์กรชั้นนำ ด้านเทคโนโลยีขนาดใหญ่) ซึ่งมีความได้เปรียบหลายด้าน หรือผู้ให้บริการการเดินอากาศจากต่างประเทศ และการพัฒนาของ เทคโนโลยีด้านการขนส่งทางอากาศ เช่น Unmanned Aircraft System (UAS) ซึ่งส่งผลให้ต้องมีการบริหารจัดการและ ให้บริการจราจรทางอากาศที่เพิ่มเติมจากบริบทการบินปัจจุบัน (Unmanned Aircraft Traffic Management : UTM) รวมทั้ง พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 แสดงให้เห็นถึงบริบทการให้บริการที่เป็นเชิงการแข่งขันมากขึ้น และเปิดโอกาสให้กับผู้ให้บริการรายใหม่ ๆ อาจเข้ามาแก่งแย่งธุรกิจขององค์กรไปดำเนินการในอนาคต

7.4 กฎหมาย/ระเบียบ/ข้อกำหนด/มาตรฐานด้านการบินที่กำหนดขึ้นใหม่ โดยเฉพาะ พ.ร.บ. การเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562 ที่กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการบริการการเดินอากาศต้องขอใบรับรองบริการการเดินอากาศ ส่งผลให้องค์กรต้องปรับตัวให้สอดคล้องและทันต่อการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายและมาตรฐานด้านการบินของประเทศ เพื่อความเป็นมาตรฐานและความยั่งยืนขององค์กร

การดำเนินงานด้านการพัฒนาความยั่งยืนในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

1. ปัจจัยความยั่งยืน มิติเศรษฐกิจ

1.1 ความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศ

บวท. ให้ความสำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนามาตรฐานและคุณภาพความปลอดภัยในการให้บริการการเดินอากาศ โดยมีการพัฒนาทั้งบุคลากรด้านการให้บริการจราจรทางอากาศ และบุคลากรด้านวิศวกรรมสนับสนุนบริการจราจรทางกาศมาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการดำเนินงานด้วยมาตรฐานและคุณภาพความปลอดภัยในภารกิจหลักขององค์กรเป็นสร้างความเชื่อมั่นต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศอีกด้วย

ในการดำเนินงาน บวท. ได้กำหนดให้จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ (Number of Accidents) เป็นตัวชี้วัดสำคัญของการประเมินผลการดำเนินงาน บวท. ในการจัดทำบันทึกข้อตกลงการประเมินผลกับกระทรวงการคลัง เป็นประจำทุกปี โดยการดำเนินงานตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาไม่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการให้บริการจราจรทางอากาศ ดังนี้

(เป้าหมาย 0.2/3 ครั้ง/แสนเที่ยวบิน)

ตัวชี้วัด	ผลการดำเนินงาน (หน่วยจำนวนครั้งต่อแสนเที่ยวบิน)					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ (Number of Accidents)	0	0	0	0	0	0

หมายเหตุ : ข้อมูล ณ วันที่ 26 กันยายน 2565

1.2 การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานอย่างมีประสิทธิภาพ

บริการการเดินอากาศ ซึ่งเป็นภารกิจหลักของ บวท. เป็นกลไกหนึ่งที่เสริมสร้างความเข้มแข็งของการขนส่งทางอากาศ ในด้านความมั่นคง ความเชื่อมั่นในการเดินทางของผู้โดยสารทั่วโลก และเสริมสร้างศักยภาพด้านเศรษฐกิจของประเทศ บวท. ในฐานะหน่วยงานควบคุมจราจรทางอากาศของประเทศไทย จึงได้มุ่งเน้นคุณภาพและมาตรฐานในการดำเนินงานตลอด 74 ปีที่ผ่านมา

บวท. มีการพัฒนาทั้งระบบอุปกรณ์ บุคลากร และกระบวนการในการให้บริการการเดินอากาศ ทั้งด้านการบริหารการจราจรทางอากาศและระบบอุปกรณ์สนับสนุนการให้บริการจราจรทางอากาศ ได้แก่ ระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน หรือ CNS (Communication Navigation and Surveillance) ในปี 2565 บวท. มีการลงทุนในโครงการสำคัญ ๆ ทางด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านบริการการเดินอากาศ ดังนี้

(1) พัฒนาระบบติดตามอากาศยาน Multilateration ณ ท่าอากาศยานภูเก็ตและเชียงใหม่
(ปีงบประมาณ 2564-2568 งบลงทุน 237.52 ล้านบาท งบดำเนินการ 0.72 ล้านบาท)

จากการเปลี่ยนถ่ายเทคโนโลยีการบริหารจราจรทางอากาศ ตามแนวคิดการบริหารจราจรทางอากาศแนวใหม่ของ ICAO ได้มีการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีของการนำร่องการบิน จากเทคโนโลยีภาคพื้นดิน (Ground-Based Technology) เป็นเทคโนโลยีห้วงอากาศ (Space-Based Technology) พร้อมทั้งมีการพัฒนาเทคโนโลยีในงานที่เกี่ยวข้องทั้งด้านบริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Service : ATS) การบริหารจัดการห้วงอากาศ (Airspace Management : ASM) และการบริหารความคล่องตัวการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management : ATFM) เป็นต้น ซึ่งเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันระดับภูมิภาค ดังนั้น เพื่อเป็นการรักษาศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บวท. จำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ เพื่อปรับเปลี่ยนวิธีการบริหารจัดการจราจรทางอากาศให้สนับสนุนการสร้างความพร้อมในการพัฒนาห้วงอากาศรองรับการเปลี่ยนแปลงของปริมาณจราจรทางอากาศและการเชื่อมโยงเครือข่ายเส้นทางบินกับประเทศต่าง ๆ ที่จะมีการพัฒนาตามแนวคิดของ ICAO ในอนาคต

วัตถุประสงค์และเป้าหมาย เพื่อให้ประเทศไทยมีระบบบริการการเดินอากาศที่มีศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันเป็นไปตามมาตรฐานและการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีการบินของโลกปัจจุบัน ลดข้อจำกัดและอุปสรรคในการดำเนินการในปัจจุบัน และตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

พื้นที่ติดตั้งระบบ MLAT ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่

(2) จัดหาพร้อมติดตั้งระบบอุปกรณ์สื่อสาร สนับสนุนระบบติดตามอากาศยาน MLAT (Multilateration) ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ต (ปีงบประมาณ 2564-2568 งบลงทุน 37.20 ล้านบาท งบดำเนินการ 1.20 ล้านบาท)

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการควบคุมจราจรในส่วนงานภาคพื้น ให้เหมาะสมและสอดคล้องตามความหนาแน่นของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และภูเก็ต โดยมีการติดตั้งระบบ MLAT ซึ่งจำเป็นต้องมีข่ายสื่อสารรองรับระบบดังกล่าวเพื่อสนับสนุนการให้บริการจราจรทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยได้ดำเนินการทบทวนพื้นที่ในการดำเนินงานให้เหมาะสมกับแผนการพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่ง โดยในปี 2563 ได้จัดทำรายละเอียดและข้อกำหนดทางเทคนิคของอุปกรณ์ให้สอดคล้องกับตำแหน่งติดตั้งระบบ MLAT แล้วเสร็จ และปัจจุบันอยู่ระหว่างรอการจัดซื้อโครงการ MLAT ข้างต้นเพื่อดำเนินการจัดหาและติดตั้งระบบข่ายสื่อสารสนับสนุนระบบติดตามอากาศยานดังกล่าวให้สอดคล้องกัน คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2568

พื้นที่ติดตั้งระบบ MLAT ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต

(3) ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบช่วยการเดินอากาศแบบ DVOR/DME ณ ท่าอากาศยานลำปาง นราธิวาส เพชรบูรณ์ ร้อยเอ็ด นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี (ปีงบประมาณ 2564-2567 งบลงทุน 147.47 ล้านบาท)

เพื่อเปลี่ยนทดแทนอุปกรณ์ที่มีอายุการใช้งานมากกว่า 15 ปี และมีประสิทธิภาพในการทำงานโดยรวมเริ่มลดลง ซึ่งต้องมีการซ่อมบำรุงเชิงแก้ไข (Corrective Maintenance) ในกรณีฉุกเฉินเพิ่มขึ้น ดังนั้น บวท. จึงจำเป็นต้องจัดหาอุปกรณ์ระบบช่วยการเดินอากาศ DVOR/DME ทดแทนของเดิม ณ ท่าอากาศยานลำปาง นราธิวาส เพชรบูรณ์ ร้อยเอ็ด นครศรีธรรมราช และสุราษฎร์ธานี รวม 6 แห่ง โดยในปี 2562 ได้ดำเนินการจัดหาใหม่ครั้งที่ 2 เนื่องจากครั้งแรกไม่มีผู้ผ่านคุณสมบัติทางเทคนิค ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดหาใหม่ คาดว่าจะลงนามสัญญาภายในปี 2566 และติดตั้ง/ทดสอบอุปกรณ์แล้วเสร็จในปี 2567

สถานี DVOR/DME

(4) การให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา (ปีงบประมาณ 2563-2569 งบลงทุน 1,256.00 ล้านบาท)

บวท. ได้รับมอบหมา ยจากคณะรัฐมนตรีในการประชุมครั้งที่ 8/2561 เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2561 ตามข้อเสนอแนะของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ร่วมกับกองทัพเรือ ให้เป็นหน่วยงานให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา ตามโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก ที่มีเป้าหมายในการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา ให้เป็นสนามบินนานาชาติเชิงพาณิชย์หลักแห่งที่ 3 ของกรุงเทพมหานคร บวท. จึงดำเนินโครงการเตรียมความพร้อมการให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา มีเป้าหมายเปิดให้บริการการเดินอากาศและบริการที่เกี่ยวข้องภายในปี พ.ศ. 2569

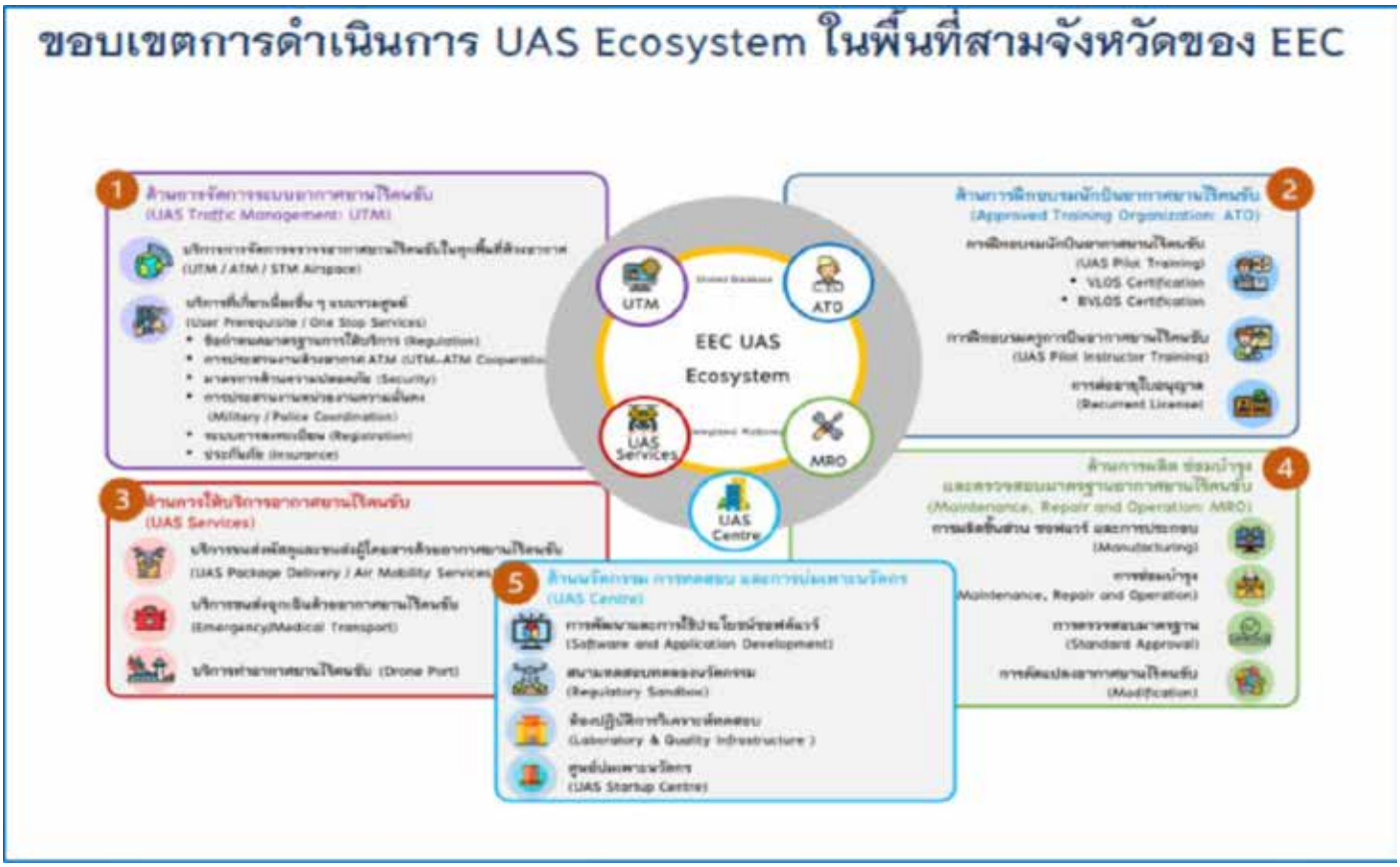
เอกสารการวิเคราะห์โครงการจัดเตรียมความพร้อม เพื่อให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา

บวท. ได้จัดทำเอกสารวิเคราะห์โครงการสนามบินอู่ตะเภา ซึ่งมีเนื้อหาครอบคลุมรายละเอียดโครงการและข้อมูลประกอบการวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการไว้อย่างครบถ้วน นำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 3/2565 เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2565 ซึ่งที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯมีมติเห็นชอบงบประมาณและเอกสารวิเคราะห์โครงการสนามบินอู่ตะเภาเรียบร้อยแล้ว รวมถึงได้นำเสนอต่อกระทรวงคมนาคม (คค.) และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เพื่อขออนุมัติโครงการและงบประมาณโครงการสนามบินอู่ตะเภาต่อคณะรัฐมนตรี (ครม.) ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาอนุมัติโครงการและงบประมาณดังกล่าว

1.3 การพัฒนาระบบนิเวศอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System Ecosystem) เพิ่มโอกาสทางธุรกิจในอนาคต

บวท. ผลักดันแนวทางการพัฒนาระบบนิเวศอากาศยานไร้คนขับในพื้นที่โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Unmanned Aircraft System Ecosystem : UAS Ecosystem in EEC) เพื่อส่งเสริมการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมใหม่ เชื่อมโยงระบบคมนาคมโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ 3 จังหวัดของโครงการฯ ประกอบด้วยจังหวัดระยอง ชลบุรี และ ฉะเชิงเทรา โดยคณะกรรมการบริหารการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) เห็นชอบแนวทางการดำเนินการดังกล่าวของ บวท.

ขอบเขตหรือแนวทางการดำเนินการในพื้นที่สามจังหวัดของ EEC ประกอบด้วย 5 องค์ประกอบดังนี้



(1) ด้านการพัฒนาระบบอากาศยานไร้คนขับ (UAS Traffic Management : UTM) ประกอบด้วย บริการการจัดการจราจรอากาศยานไร้คนขับในทุกพื้นที่ห้วงอากาศ (UTM/ATM/STM Airspace) และบริการที่เกี่ยวเนื่องอื่นๆ แบบรวมศูนย์ (User Prerequisite/One Stop Services)

(2) ด้านการฝึกอบนักบินอากาศยานไร้คนขับ (Approved Training Organization : ATO) ประกอบด้วย การฝึกอบรมนักบินอากาศยานไร้คนขับและคู่การบินอากาศยานไร้คนขับ

(3) ด้านการให้บริการอากาศยานไร้คนขับ (UAS Services) ประกอบด้วย บริการขนส่งพัสดุและขนส่งผู้โดยสารด้วยอากาศยานไร้คนขับ (UAS Package Delivery/ Air Mobility Services) บริการขนส่งฉุกเฉินด้วยอากาศยานไร้คนขับ (Emergency/Medical Transport) และบริการท่าอากาศยานไร้คนขับ (Drone Port)

(4) ด้านการผลิต ซ่อมบำรุง และตรวจสอบมาตรฐานอากาศยานไร้คนขับ (Maintenance, Repair and Operation : MRO) ประกอบด้วย การผลิตชิ้นส่วน ซอฟต์แวร์ และการประกอบ (Manufacturing) การซ่อมบำรุง (Maintenance, Repair and Operation) การตรวจสอบมาตรฐาน (Standard Approval) และการดัดแปลงอากาศยานไร้คนขับ (Modification)

(5) ด้านนวัตกรรม การทดสอบ และการบ่มเพาะนวัตกร (UAS Centre) ประกอบด้วย การพัฒนาและการใช้ประโยชน์ซอฟต์แวร์ (Software and Application Development) สนามทดสอบทดลองนวัตกรรม (Requlatory Sandbox) ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ทดสอบ (Laboratory & Quality Infrastructure) และศูนย์บ่มเพาะนวัตกร (UAS Startup Centre)

นอกจากนี้ ที่ผ่านมา บวท. ได้ริเริ่มโครงการพัฒนาระบบการจัดการจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับ (UAS Traffic Management : UTM) ในพื้นที่นำร่องเขตกรุงเทพฯ (Bangkok Control Zone) รัศมี 35 ไมล์รอบกรุงเทพฯ (หรือประมาณ 65 กิโลเมตร จากสนามบินดอนเมือง) และเปิดให้บริการการระบบขออนุญาตก่อนการบินโดรนด้วย Application “OpenSky” เพื่อให้ผู้ควบคุมอากาศยานไร้คนขับหรือโดรนได้ทดลองใช้ ในพื้นที่นำร่อง การพัฒนาระบบ UTM ดังกล่าว เป็นความร่วมมือหลายฝ่าย อาทิเช่น ร่วมมือกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และบริษัท เดลว์ แอโรสเปซ จำกัด (Delv Aerospace) เพื่อวางพื้นฐานการจัดการจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับ หรือ UTM อย่างเป็นระบบ และอำนวยความสะดวกให้ผู้ควบคุมอากาศยานไร้คนขับหรือโดรนแต่ละประเภทได้ใช้ Mobile Application ในการส่งคำขออนุญาตทำการบินโดรนตามขั้นตอน กฎระเบียบและเงื่อนไขของหน่วยงานกำกับดูแลภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย คณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ และหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ที่ขอทำการบินโดรน รวมถึงระบบจะส่งข้อมูลการบินโดรนที่ได้รับอนุญาตแล้วไปยังหน่วยงานด้านความมั่นคงที่เกี่ยวข้องด้วย

บวท. ได้ร่วมมือโครงการนำร่องด้านการจัดการจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับ ในพื้นที่วังจันทร์วัลเลย์ ระหว่าง บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ปตท.) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และ บริษัท เอไอ แอนด์ โรโบติกส์ เวนเจอร์ส จำกัด (ARV) เพื่อพัฒนาและทดสอบการเชื่อมโยงข้อมูลในระบบแอปพลิเคชันและแพลตฟอร์มควบคุมอากาศยานไร้คนขับ (UAS Flight Operations and Fleet Management) ของ ARV เข้ากับระบบการบริหารจัดการจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System Traffic Management: UTM) ที่พัฒนาโดย บวท. ร่วมกับ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และ บริษัท DELV AEROSPACE จำกัด ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานของระบบ UTM Ecosystem ให้มีความยืดหยุ่นต่อการใช้งานของผู้ใช้บริการห้วงอากาศทั้งหมด ตลอดจนมีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยใช้โครงการวังจันทร์วัลเลย์เป็นพื้นที่ดำเนินการ และสามารถขยายผลการใช้งานไปยังพื้นที่อื่นทั้งในและต่างประเทศ อันจะช่วยกำหนดแนวปฏิบัติและระเบียบที่เกี่ยวข้องที่จะสนับสนุนอุตสาหกรรมอนาคต (New S-Curve) ให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศไทยให้เติบโตได้อย่างยั่งยืนต่อไป

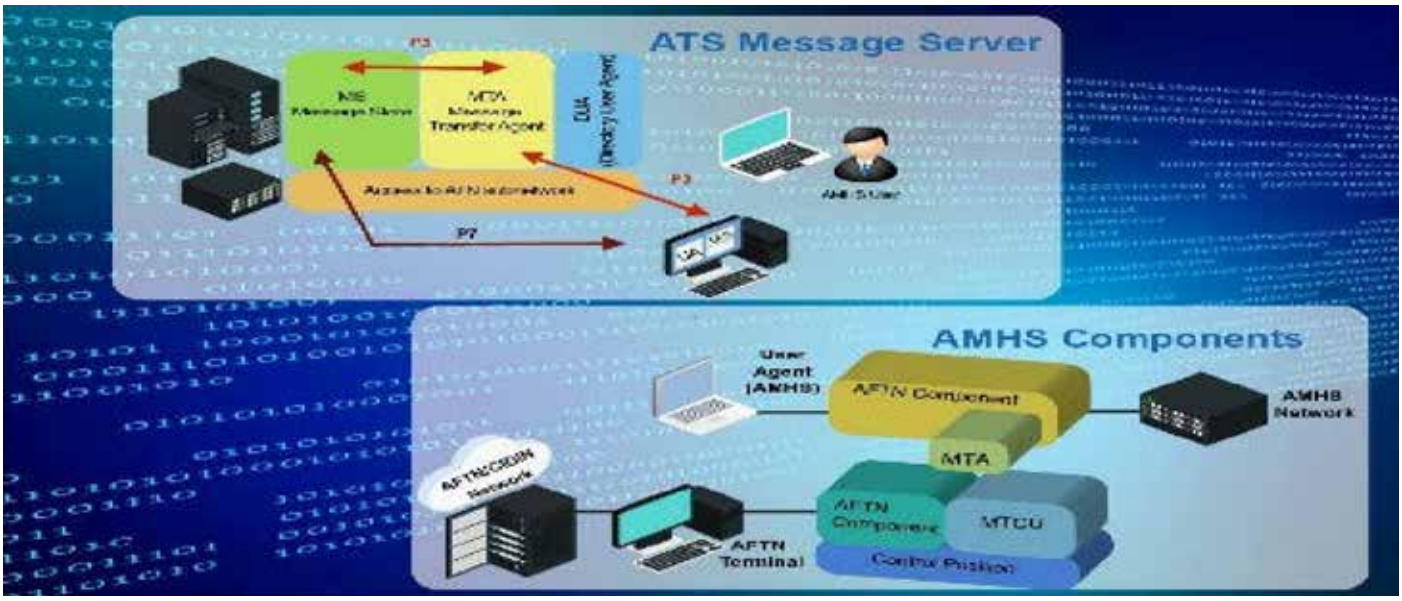
1.4 การให้บริการเกี่ยวเนื่องกับบริการการเดินอากาศ

บวท. โดยสำนักพัฒนาธุรกิจ ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจ ให้บริการเกี่ยวเนื่องกับบริการการเดินอากาศ เป็นการบริหารทรัพยากรหรือกำลังการผลิต ด้วยการนำประสบการณ์ความรู้ความสามารถ การพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่อง จนเกิดความเชี่ยวชาญในงานอาชีพมาใช้ให้เกิดประโยชน์ รวมทั้งขยายการให้บริการแก่หน่วยงานภายนอก นอกจากจะเป็นการสร้างรายได้เพิ่มเพื่อชดเชยต้นทุนในการบริการจราจรทางอากาศของ บวท. แล้วยังเป็นเครื่องมือทางกลยุทธ์ที่สำคัญขององค์กรในการสนับสนุนการพัฒนาประสิทธิภาพของการควบคุมจราจรทางอากาศของประเทศต่าง ๆ เพื่อรองรับการเติบโตของปริมาณเที่ยวบินในภูมิภาค อีกทั้งสนับสนุนภารกิจหลักของ บวท. และการดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาล โดยรับผิดชอบการออกแบบ พัฒนา ผลิต ติดตั้ง ซ่อมบำรุง อบรมและเป็นที่ปรึกษาเกี่ยวกับระบบอุปกรณ์ต่าง ๆ ด้านบริการการเดินอากาศและบริการที่เกี่ยวข้อง โดยในปี พ.ศ. 2565 มีผลการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

(1) จัดหา ติดตั้งระบบ CNS/ATM บริการข่าวอากาศ และบริการข่าวอากาศและบริการเกี่ยวเนื่องสนามบิน Gautam Buddha Airport เมือง Bhairahawa ให้ Civil Aviation Authority of Nepal (CAAN) เนปาล ระยะเวลาโครงการระหว่าง พ.ศ. 2562-2565

(2) จัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบควบคุมบังคับบัญชาเพิ่มเติม ให้กรมการสื่อสารและเทคโนโลยีสารสนเทศทหารเรือ ระยะเวลาโครงการระหว่าง พ.ศ. 2564-2565

(3) จัดหาระบบถ่ายทอดข่าวสารการบินของกองทัพอากาศ ให้กรมสื่อสารอิเล็กทรอนิกส์ ทหารอากาศ ระยะเวลาโครงการระหว่าง พ.ศ. 2564-2565



1.5 พันธมิตรทางธุรกิจและนวัตกรรม

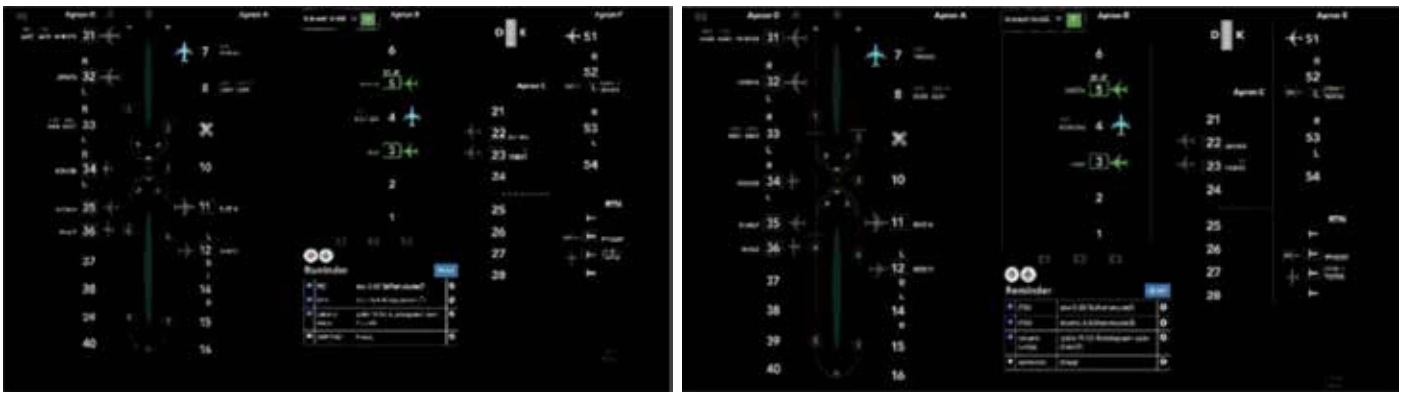
บวท. ให้ความสำคัญในการเพิ่มโอกาสทางธุรกิจด้วยการสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้และเทคโนโลยีสู่การพัฒนาและยกระดับคุณภาพของผลิตภัณฑ์และบริการอย่างต่อเนื่อง ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการกิจการบินและสายการบินบริหารทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตลอดจนสนับสนุนให้บริหารจัดการการเดินอากาศในภูมิภาคเอเชียให้มีประสิทธิภาพคล่องตัวขึ้น โดยมีผลิตภัณฑ์และบริการ ดังนี้

(1) บวท. ต่อสัญญาให้บริการข่ายสื่อสารข้อมูลสายการบิน (Airlines Operational Communication) กับบริษัท Collins Aerospace เมื่อเดือนกรกฎาคม 2565 มุ่งเน้นพัฒนาการให้บริการ Data Link เป็นหลักซึ่งครอบคลุมเส้นทางบินในประเทศไทย และประเทศในเอเชียแปซิฟิก และขยายการให้บริการ FOMAX (Flight Operation Maintenance Exchanger) เพื่อรับส่งข้อมูลระหว่างเครื่องบินรุ่นใหม่ เช่น Airbus A320 Airbus A330 กับระบบภาคพื้น อีกด้วย

(1) บวท. พัฒนาระบบฝึกปฏิบัติการจำลองและการจำลองสถานการณ์สำหรับใช้ในบริการการเดินอากาศ เพื่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพทางการบิน ร่วมกับบริษัทดับบลิวเอ็ม ซิมูเลเตอร์ จำกัด

(2) บวท. พัฒนาอุปกรณ์วิทยุสื่อสารและอุปกรณ์เกี่ยวเนื่องเพื่อใช้ด้านการเดินอากาศ ให้ควบคุมการบริหารจัดการวิทยุสื่อสารหลายประเภทได้ในคราวเดียวกัน ร่วมกับบริษัท ไอเอฟแซด อินโนเวทีฟ จำกัด

นอกจากนี้ บวท. พัฒนาบริการ Mission Critical Communications Solutions (MCCS) over 4G/ 5G เพื่อให้บริการเชิงพาณิชย์ ร่วมกับบริษัท แอดวานซ์ ไวร์เลส เน็ทเวอร์ค จำกัด ในส่วนงานนวัตกรรม ได้พัฒนาโปรแกรมและแอพพลิเคชั่นเพื่อใช้งานภายใน บวท. เช่น พัฒนาโปรแกรม e-Ground Planning Board สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานของผู้ควบคุมจราจรทางอากาศภาคพื้นของ บวท. โดยแสดงแผนผังลานจอดและตำแหน่งของอากาศยาน เพื่อวางแผนการจัดการจราจรภาคพื้นล่วงหน้า และแจ้งเตือนข้อกำหนดต่าง ๆ เช่น Blind Spot Area, Bottleneck Area บริเวณ Taxiway และเงื่อนไขหรือข้อจำกัดในการ Push Back ทั้งของหอบังคับการบินและท่าอากาศยาน และพัฒนาแอพพลิเคชั่นใช้งานผ่านวิทยุสื่อสารเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงาน ด้วยระบบ JTrack และระบบติดตาม Telematics & Fleet Management System เพื่อใช้งานภายในสนามบินอีกด้วย



รูปภาพ e-Ground Planning Board

ระบบ JTrack และระบบติดตาม Telematics & Fleet Management System

1.6 การแข่งขันทางการตลาดที่เป็นธรรม

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา บวท. มีการดำเนินธุรกิจตามแนวทางการแข่งขันทางการตลาด ที่ เป็นธรรม ภายใต้กรอบแห่งกฎหมายและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลที่ดี มุ่งเน้นการปฏิบัติงานตามภารกิจที่ได้รับมอบหมายเต็มประสิทธิภาพ ส่งเสริมการประกอบธุรกิจอย่างเสรี และป้องกันมิให้เกิดการกระทำอัน ไม่เป็นธรรมในการทำธุรกิจ

1.7 การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลผลิตภัณฑ์และบริการ ผ่านสื่อดิจิทัล

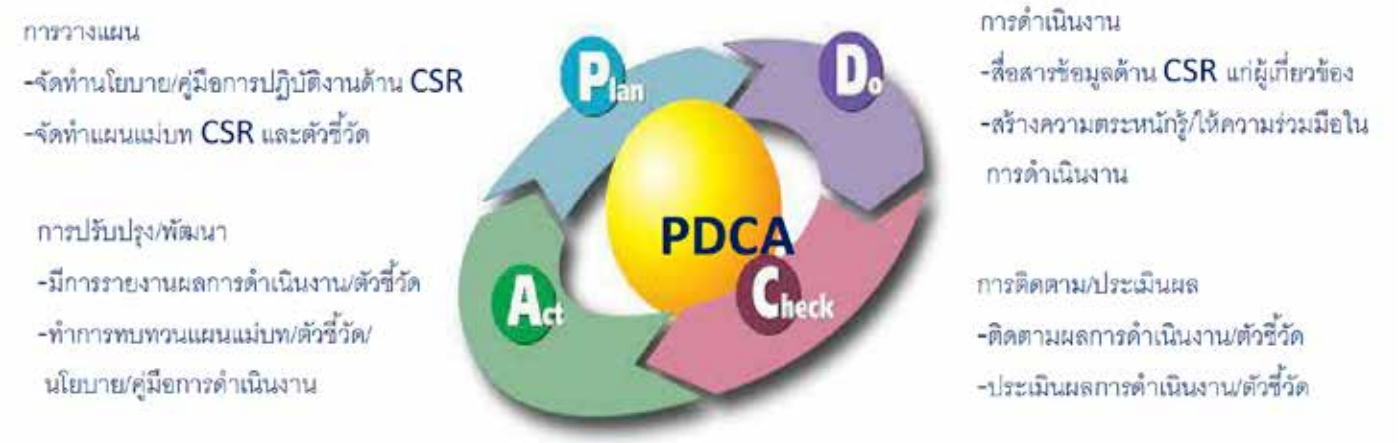
การดำเนินธุรกิจของ บวท. ไม่ได้จำกัดอยู่ในรูปแบบเดิม แต่ได้ขยายตลาดเชิงรุกและเพิ่มความสามารถทางด้านเทคโนโลยี โดยมุ่งเน้นพัฒนาธุรกิจด้วยการตลาดในรูปแบบดิจิทัล (Digital Marketing) ส่งเสริมการเผยแพร่ข้อมูลเนื้อหา (Content) ให้เข้าถึงง่าย เข้าใจง่าย เพื่อให้ลูกค้าและผู้ใช้งานเข้าถึงบริการของ บวท. ได้มากขึ้น โดยเผยแพร่ข้อมูล สร้างความเข้าใจและให้ความรู้การใช้งานผลิตภัณฑ์และบริการผ่านเว็บไซต์ภายนอกของ บวท. www.aerothai.co.th/business และ Facebook กลุ่ม Airspace Users – ANSP (Thailand)

2. ปัจจัยความยั่งยืน มิติสังคม และสิ่งแวดล้อม

การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการ (CSR in process) ตามมาตรฐาน ISO 26000

บวท. ดำเนินการตามหลักเกณฑ์การประเมินผลดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจของ สคร. (SE-AM) ปี 2562 ปี 2565 โดยมีการจัดทำแผนแม่บทด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2565-2569 โดยกำหนดตัวชี้วัดในการดำเนินงานตามมาตรฐาน ISO26000 ให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ SE-AM รวมถึงนโยบายและคู่มือการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการที่ได้จัดทำไว้เมื่อเดือนธันวาคม 2563 ซึ่งกำหนดดำเนินการในปี 2565-2566

การดำเนินงานในปี 2565 บวท. มีการบริการจัดการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ในรูปแบบการวางแผน (Plan) การดำเนินการตามแผน (Do) การติดตามและวัดผลการดำเนินงาน (Check) และการปรับปรุง/พัฒนา (Act)



บวท. มีการสื่อสารการดำเนินงานตามแผนแม่บท CSR อย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านการจัดทำแผนแม่บท และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องให้กับฝ่ายจัดการและพนักงานทั้งภายในองค์กรและภายนอกองค์กรผ่านช่องทางอินเทอร์เน็ต อินทราเน็ต ไลน์จิตอาสา และเฟสบุ๊ค เป็นต้น รวมถึงได้มีการสื่อสารการดำเนินงานด้าน CSR ของความร่วมมือในการจัดทำแบบสำรวจการดำเนินงานด้าน CSR ตามมาตรฐาน ISO26000 ใน 7 หลักการคือ ธรรมาภิบาล (Organizational Governance) สิทธิมนุษยชน (Human Rights) การปฏิบัติด้านแรงงาน (Labour Practices) สิ่งแวดล้อม (Environment) การปฏิบัติที่เป็นธรรม (Fair Operating Practices) ประเด็นด้านผู้บริโภค (Consumer issues และการพัฒนาและการมีส่วนร่วมของชุมชน (Community Involvement and Development) ทำการสื่อสารการดำเนินงานตามมาตรฐาน ISO 26000 ในการประชุมฝ่ายจัดการทุกระดับ (Management Meeting : MM) ครั้งที่ 9/2565 เมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม 2565 และข้อความร่วมมือฝ่ายจัดการระดับผู้อำนวยการกองในการจัดทำแบบสำรวจด้าน CSR in process โดยได้รับความร่วมมือในการตอบแบบสำรวจร้อยละ 54 จากจำนวนหน่วยงานทั้งหมด 66 หน่วยงาน (หน่วยงานด้านปฏิบัติการ 31 หน่วยงาน และหน่วยงานด้านสนับสนุน 35 หน่วยงาน) โดยหน่วยงานที่ทำการตอบแบบสำรวจส่วนใหญ่คือ หน่วยงานด้านสนับสนุน เนื่องจากมีภารกิจในการดำเนินงานในด้านการจัดทำนโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามมาตรฐาน ISO 26000

ผลการสำรวจพบว่า บวท. มีการดำเนินงานตามมาตรฐาน ISO26000 ทั้งหมด 6 หลักการ โดยมีหลักการด้านสิทธิมนุษยชน ที่มีการดำเนินงานในลักษณะประยุกต์ใช้กับหลักเกณฑ์ด้านการปฏิบัติด้านแรงงาน

2.1 ปัจจัยความยั่งยืนมิติสังคม

(1) ความผูกพันต่อองค์กรของพนักงาน

บวท. ให้ความสำคัญในการปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชน โดยมีการให้โอกาสพนักงานไม่จำกัดเพศ และเปิดโอกาสให้ผู้พิการเข้าทำงานในอัตราและงานที่เหมาะสม ซึ่งมีจำนวนบุคลากรทั้งสิ้น 3,166 คน โดยมีพนักงานชายและหญิงจำนวนใกล้เคียงกัน รวมถึงมีพนักงานที่เป็นผู้พิการ จำนวน 16 คน คิดเป็นอัตราส่วนพนักงานปกติ กับพนักงานผู้พิการ 198 ต่อ 1 ดังนี้

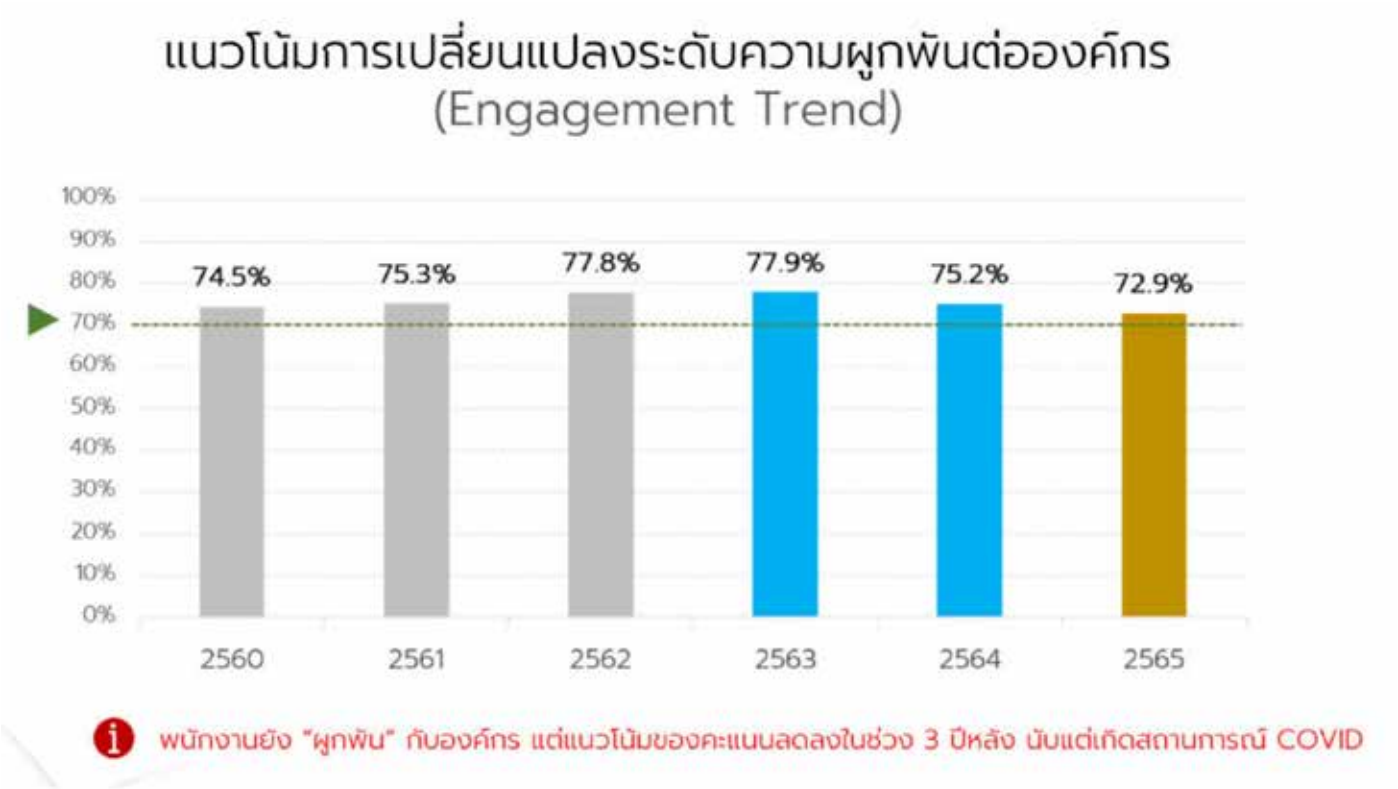
จำนวนพนักงานชาย/หญิง

	จำนวนพนักงาน (คน)	ชาย (คน)	หญิง (คน)
รวม	3,166	1,765 (ร้อยละ 55.75)	1,401 (ร้อยละ 44.25)
สายงานหลัก (บจจ. ภภศ. ววจ.)	2130	1,216 (ร้อยละ 57.1)	914 (ร้อยละ 42.97)

จำนวนผู้พิการ

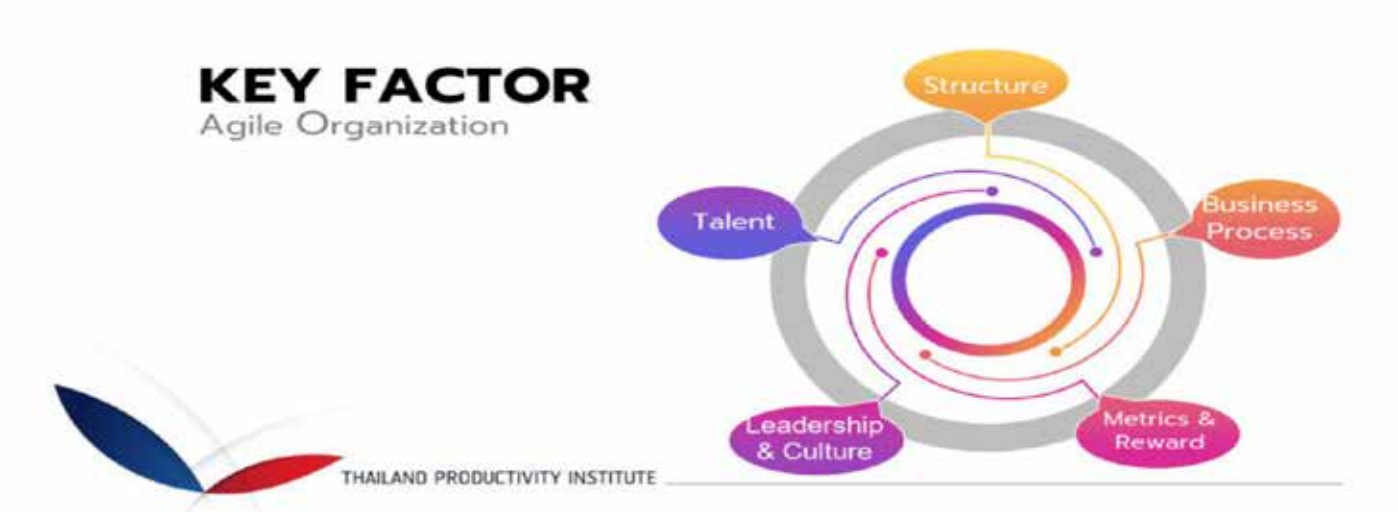
จำนวนพนักงาน (คน)	ผู้พิการ (คน)	สัดส่วนพนักงาน : ผู้พิการ
3,166	16	198 : 1 หมายเหตุ จำนวนพนักงาน 198 คน มีผู้พิการ 1 คน

บุคลากรของ บวท. นับว่าเป็นทรัพยากรที่มีค่ายิ่ง บวท. จึงได้มีการสำรวจความผูกพันต่อองค์กรของพนักงาน (Employee Engagement Survay) เพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานสะท้อนปัญหาในการทำงานและความต้องการให้ บวท. ปรับปรุงในประเด็นที่มีความเข้าใจไม่ตรง บวท. ได้ว่าจ้างสถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติสำรวจความผูกพันองค์กรประจำปี 2565 เพื่อนำข้อมูลเป็นแนวทางในการพัฒนาองค์กรให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยทุกปีจะมีการทบทวนข้อคำถามให้มีความทันสมัย เป็นปัจจุบัน โดยข้อคำถามความผูกพัน (Engagement Outcome) ยังคงประกอบด้วย 3 ด้านคือ การพูดถึงองค์กร (Say) การอยู่กับองค์กร (Stay) และการทำสิ่งที่ดีให้กับองค์กร (Strive) สำหรับข้อคำถามความพึงพอใจ (Engagement Factors) ได้ปรับทั้งเนื้อหาและจำนวนแต่ยังคงปัจจัยทั้ง 7 ด้านเหมือนเดิม ได้แก่ การบริหารองค์กร ค่าตอบแทนและสวัสดิการ ผู้บังคับบัญชาโดยตรง ปริมาณงาน ภาพลักษณ์องค์กร งานที่รับผิดชอบ และ ความเป็นมืออาชีพ ทั้งนี้ผลสำรวจ พบว่า พนักงานของ บวท. มีความผูกพันต่อองค์กรอยู่ในระดับผูกพัน ที่คะแนนเฉลี่ยความผูกพันภาพรวมอยู่ที่ร้อยละ 72.9 (เกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินความผูกพันต่อองค์กรที่คะแนนความผูกพันต่อองค์กรมากกว่าร้อยละ 70 หมายถึง มีความผูกพันต่อองค์กร) สำหรับในปี 2565 นี้ ปัจจัยที่พนักงานมีความพึงพอใจ 3 ลำดับแรก ได้แก่ ภาพลักษณ์องค์กร ปริมาณงาน และ ความเป็นมืออาชีพ ตามลำดับ โดยสามารถแสดงสถิติข้อมูลผลสำรวจฯ เทียบเคียงตั้งแต่ปี 2560 ได้ดังนี้



ในปี 2565 บวท. ได้มีการปรับปรุงการดำเนินงานเพื่อให้พนักงานได้รับการสนองตอบในประเด็นสำคัญที่พนักงานให้ความสนใจ โดยมีการสร้าง Employee Experience ดังนี้

1) การปรับโครงสร้างองค์กร (Organization Restructuring) ประกอบด้วย การจัดปริมาณงาน/อัตรากำลังให้มีความเหมาสะมทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ การหมุนเวียนบุคลากร (Job Rotation) การใช้พนักงานร่วมกัน (Staff Pool (Matrix)) เป็นต้น
2) การพัฒนาขีดความสามารถของพนักงาน (Competency Development) ประกอบด้วย พัฒนาการอบรมที่ตรงกับงานและนำไปใช้ได้จริง เพิ่มมาตรฐานการอบรมภายใน เพิ่มประสิทธิภาพการวัดผล พัฒนาแนวทางการพัฒนาความเป็นผู้นำ พัฒนาหลักเกณฑ์การคัดเลือกผู้เข้ารับการอบรม
3) การบริหารผลการปฏิบัติงาน (Performance Management) ประกอบด้วย พัฒนาระบบประเมินผล การเลื่อนตำแหน่ง เส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Path)
4) การทำงานในรูปแบบใหม่ในอนาคต (Hybrid Workplace) มีการจัดทำแนวปฏิบัติราชการที่รองรับชีวิตและการทำงานวิถีชีวิตใหม่ในรูปแบบการปฏิบัติงานที่ผสมผสาน ประกอบด้วย การกำหนดกฎ กติกา หลักเกณฑ์พิจารณาผลลัพธ์ของการปฏิบัติงานภายในที่พัก (Productivity of Working from Home) การสนับสนุนอุปกรณ์เทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Platform) การลดกระบวนการ/ขั้นตอนการทำงาน และลดขนาดองค์กร (Downsizing) การจ้างงานจากภายนอก (Outsource) เป็นต้น
5) การจัดการทำงานรูปแบบใหม่ในยุคดิจิทัล (Agile Management) ซึ่งมีปัจจัยสำคัญ (Key Factor) ดังภาพต่อไปนี้



สำหรับประเด็นที่ บวท. ยังคงดำเนินการต่อเนื่องจากปี 2564 ได้แก่ การปรับปรุงระบบการ ประมินผลการปฏิบัติงาน และการพัฒนาศักยภาพบุคลากร เพื่อให้เกิดประโยชน์กับองค์กร ประกอบกับสถานการณ์ปัจจุบัน ทำให้องค์กรต้องทบทวนระบบงานที่มีผลต่อนักงานให้มีความทันสมัย และเท่าทันการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

1) ประเมินผลการปฏิบัติงาน

ศึกษาวิเคราะห์เพื่อปรับปรุงรูปแบบ ระบบ วิธีการ หลักเกณฑ์และปัจจัยการมอบหมายงาน (Job Assignment : JA) มีการกำหนดตัวชี้วัดที่ใช้ในการประเมินผลการปฏิบัติงาน เพื่อให้ทันสมัยสอดคล้องกับนโยบายองค์กรและงานที่ได้รับมอบหมายมากยิ่งขึ้น และเมื่อแล้วเสร็จจะมีการทบทวนให้ความรู้ สื่อสารทำความเข้าใจกับฝ่ายจัดการและพนักงาน โดย การบริหารทรัพยากรบุคคล ยังดำเนินการภายใต้วิสัยทัศน์ด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลตามแผนแม่บททรัพยากรบุคคลด้วย โดยโครงการที่สำคัญ เช่น การปรับโครงสร้างองค์กรให้เหมาะสมกับสภาวะแวดล้อมปัจจุบัน แผนอัตรากำลัง 10 ปี การอนุญาตให้พนักงานลาหยุดงานโดยไม่รับค่าตอบแทน (Leave without pay) เป็นต้น

2) การพัฒนาศักยภาพบุคลากร

ทุกหน่วยงานร่วมกันพัฒนาบุคลากรตาม Core Competency (CC) และ Functional Competency (FC) โดยพนักงานทุกคนได้รับการประเมินเพื่อหา Competency Gap และจัดทำแผนพัฒนาตนเอง (Individual Development Plan : IDP) ทั้ง CC และ FC เพื่อกำหนดหลักสูตรการพัฒนาให้เหมาะสมกับแต่ละบุคคลต่อไป โดย บวท. ได้มีการจัดทำระบบการประเมินตนเองผ่านทางระบบอินทราเน็ตของ บวท. และกำหนดขั้นตอนในการประเมินตนเองของพนักงานและผู้บังคับบัญชาทำการประเมินพนักงาน เพื่อนำไปสู่การจัดทำแผนพัฒนาตนเองของพนักงาน

- การส่งเสริมการจัดการเรียนรู้ เพื่อช่วยให้ บวท. บรรลุวิสัยทัศน์ เป้าหมาย และกลยุทธ์
- การส่งเสริมนวัตกรรม เพื่อสร้างคุณค่าใหม่ให้กับ บวท. และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเป็นรูปธรรม

พร้อมกันนี้ ยังมีการจัดการเรียนรู้และพัฒนาบุคลากร ทั้งด้านปฏิบัติการ วิศวกรรมและสนับสนุน อีกทั้งยังได้กำหนดทิศทางการพัฒนาบุคลากรตามเป้าหมายวิสัยทัศน์ “สร้างบุคลากรมืออาชีพ” เพื่อผลักดัผลสัมฤทธิ์ของเป้าหมายตามวิสัยทัศน์ของ บวท. เพื่อความยั่งยืนขององค์กร

(2) การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการทำงานตามวิถีชีวิตใหม่

การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทำให้เกิดสภาพการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม ประกอบกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีส่งผลต่อรูปแบบการดำรงชีวิตและการปฏิบัติงานภาครัฐอย่างต่อเนื่อง รูปแบบการปฏิบัติงานของ บวท. ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมีได้มีการกำหนดมาตรการให้พนักงานปฏิบัติงานแบบ Work From Home ตามมาตรการที่รัฐบาลกำหนดเช่นเดียวกับหน่วยงานอื่น ทั่วประเทศ ประกอบกับผลกระทบจากโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลกระทบต่อสถานการณ์ทางการเงินของ บวท. อย่างมีนัยสำคัญในระยะสั้นที่ต้องมีการปรับทบทวนมาตรการทางการเงิน และวิธีการปฏิบัติงาน เพื่อรองรับการดำเนินงานและการบริหารการเงินในระยะยาว บวท. จึงได้กำหนดแนวทางการปฏิบัติงานตามวิถีชีวิตใหม่ (New Normal) โดยมีการปรับทบทวนการดำเนินงานด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลเพื่อสนับสนุนและรองรับการทำงานแบบ New Normal ดังกล่าว โดยมีการจัดทำแนวปฏิบัติราชการที่รองรับชีวิตและการทำงานวิถีชีวิตใหม่ในรูปแบบการปฏิบัติงานที่ผสมผสาน (Hybrid Workplace) ทั้งการปฏิบัติงาน ณ ที่ทำการบริษัทฯ การปฏิบัติงานภายในที่พัก และการปฏิบัติงานนอกที่ตั้ง เพื่อให้การปฏิบัติงานมีความยืดหยุ่น คล่องตัว และสามารถตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้อย่างทันท่วงที

(3) การจัดการนวัตกรรม

บวท. ดำเนินการด้านจัดการนวัตกรรมภายใต้แผนแม่บทการจัดการนวัตกรรม พ.ศ. 2565-2569 เพื่อมุ่งสู่การเป็นองค์กรที่ใช้นวัตกรรมในการขับเคลื่อนการบริการการเดินอากาศให้มีคุณภาพสูงสุดอย่างยั่งยืน โดยขับเคลื่อนผ่าน 3 ปัจจัยหลัก ประกอบด้วย บุคลากรที่มีความสามารถ กระบวนการนวัตกรรมที่ได้มาตรฐานสามารถสร้างผลลัพธ์ให้องค์กร รวมถึงองค์ประกอบพื้นฐานสำคัญเพื่อการพัฒนานวัตกรรมอย่างเป็นระบบ โดยมีการดำเนินงานที่สำคัญในปี 2565 ดังนี้

(3.1) MOU โครงการผลิตบัณฑิตพันธุ์ใหม่ เพื่อสร้างกำลังคนที่มีสมรรถนะสูง สำหรับอุตสาหกรรม New Growth Engine ตามนโยบาย Thailand 4.0 และการปฏิรูปการอุดมศึกษาไทย

(3.2) การลงนามบันทึกความเข้าใจ ระหว่าง บวท. และวิทยาลัยนวัตกรรมดิจิทัล มช. ภายใต้แนวคิดและทุนจากกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (อว.) ที่ต้องการสร้างบุคลากรที่มีสมรรถนะและศักยภาพสูงให้พร้อมรับกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วในยุคปัจจุบันและสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ Thailand 4.0 โดย บวท. ได้ร่วมกับคณาจารย์จากวิทยาลัยนานาชาตินวัตกรรมดิจิทัล มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (มช.) ออกแบบและพัฒนาหลักสูตร เน้นการพัฒนาทักษะเดิม (Reskill) และเพิ่มเติมทักษะใหม่ (Upskill) ภายใต้ชื่อ “โครงการพัฒนาศักยภาพนวัตกร บวท.” พร้อมทุนสนับสนุนจากรัฐบาลจำนวน 95 ทุน รวมเป็นเงิน 8.5 ล้านบาท โดยมุ่งเป้าหมายการพัฒนาเพื่อรองรับการขยายฐานธุรกิจสู่เขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor of Innovation) ซึ่งมีกรอบการพัฒนา 3 กลุ่มหลัก คือ UAV/UTM สนามบินอัจฉริยะ (SMART Airport) และ Digital Transformation มีผู้เข้าร่วมโครงการทั้งสิ้น 107 คน โดยมีผลลัพธ์ของโครงการในปี 2565 ได้มีการจัดทำหัวข้อการพัฒนา (project) ภายใต้กรอบที่กำหนดจำนวน 20 หัวข้อ โดยกำหนดระยะเวลาแล้วเสร็จของ Project ในปี 2566 ซึ่งต้นแบบนวัตกรรม (Prototype) ที่ได้จะต้องมีระดับความพร้อมของเทคโนโลยีสู่อุตสาหกรรม (Technology Readiness Level : TRL) อยู่ในระดับ 6-7 หรือต้นแบบภาคสนาม คือ มีการสร้างต้นแบบแล้วนำไปทดสอบในสภาวะเลียนแบบใกล้เคียงสภาวะจริง แล้วได้ผลตามที่คาดหวัง

(4) การพัฒนาบุคลากรให้มีองค์ความรู้ด้านเทคโนโลยีดิจิทัล

เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการรองรับพัฒนาการของเทคโนโลยีดิจิทัลของประเทศ และการเข้ามามีบทบาทในการดำเนินธุรกิจในอนาคตของทุกภาคส่วน ในยุค Thailand 4.0 และการก้าวเข้าสู่ยุค New Normal ของสังคมไทย บวท. เร่งเห็นความสำคัญในการพัฒนาบุคลากรทั่วทั้งองค์กรให้มีความรู้ ความเข้าใจ พร้อมที่จะปฏิบัติงานกับ บวท. ปรับรูปแบบการปฏิบัติงานโดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัลตามนโยบาย Green ICT โดยจัดให้มีการอบรมในหมวด Digital Literacy ตามบทเรียนของสำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล ด้วยการเรียนแบบ e-Learning ได้แก่ TDGA e-Leaning ประกอบด้วย 4 หลักสูตร คือ

หลักสูตรที่ 1

หลักสูตร Digital Literacy เพื่อให้พนักงานมีความเข้าใจในการใช้เทคโนโลยีขั้นพื้นฐานด้านดิจิทัล และทักษะการใช้งานดิจิทัลในการปฏิบัติงาน การสื่อสาร และการทำงานร่วมกับผู้อื่น

หลักสูตรที่ 2

ความเข้าใจและการใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างมีประสิทธิภาพ (Understanding and Using Digital Tecnology)

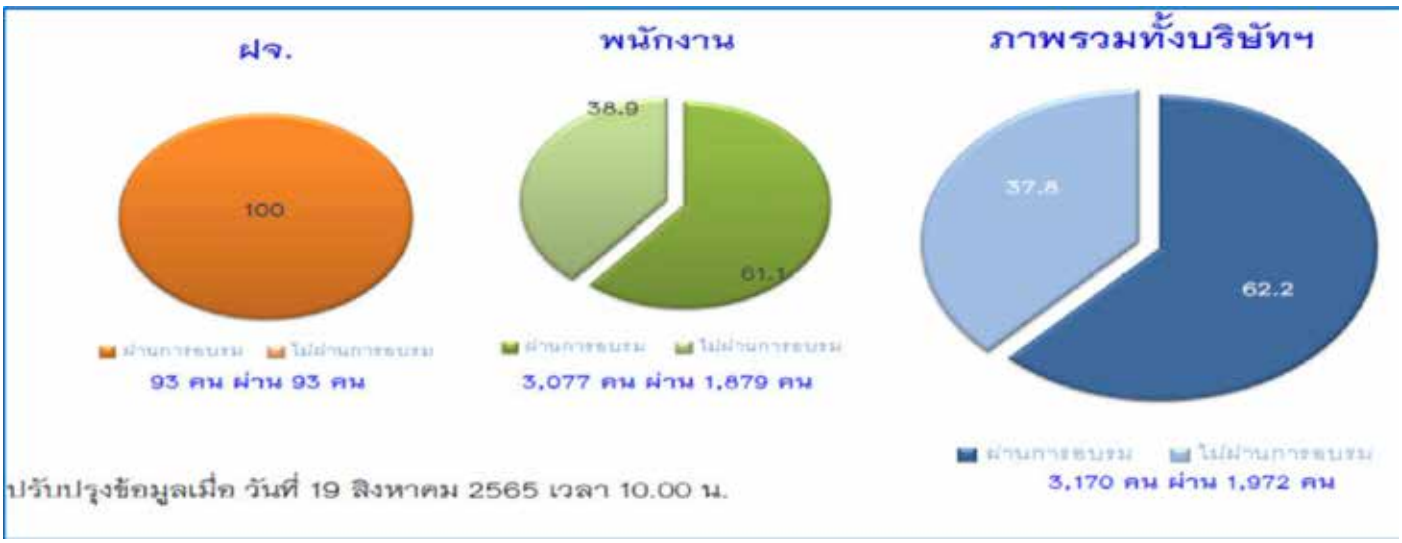
หลักสูตรที่ 3

การใช้เครื่องมือดิจิทัลเพื่อการทำงานภาครัฐ (Essential Digital Tools for Workplace)

หลักสูตรที่ 4

การสร้างความตระหนักรู้ด้านความมั่นคงทางไซเบอร์ (Cybers Security Awareness)

จำนวนผู้ผ่านการฝึกอบรมทั้งสิ้น ณ เดือนสิงหาคม 2565 จำนวน 1,972 คน คิดเป็นร้อยละ 62.20



(5) ก้าวสู่ยุคดิจิทัลด้วยความปลอดภัย

เทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามามีบทบาทในการปฏิบัติงานและในชีวิตประจำวันของผู้คนมากยิ่งขึ้น ในการก้าวสู่ยุคดิจิทัลของ บวท. ให้ปลอดภัย บวท. ได้มีการถ่ายทอดความรู้ด้านดิจิทัลให้กับพนักงาน โดยจัดให้มีการสื่อสารผ่านระบบอินทราเน็ต ในประเด็น AEROTHAI Digital Transformation เพื่อสื่อสารเกี่ยวกับนโยบายเทคโนโลยีดิจิทัล การนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาปรับใช้กับทุกส่วนขององค์กร พร้อมทั้งการรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับไซเบอร์ (Digital Continuity Management) การป้องกันการเข้าถึงข้อมูลส่วนตัว และข่าวปลอม เป็นต้น

AEROTHAI Digital Transformation

(6) การส่งเสริมความรู้ด้านการให้บริการการเดินอากาศ

บวท. ให้ความสำคัญต่อการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนสำคัญของ บวท. อันจะนำไปสู่เป้าหมายในการพัฒนา บวท. อย่างยั่งยืนใน ระยะยาว โดยมีการจัดทำโครงการส่งเสริมด้านการให้บริการการเดินอากาศ (Air Traffic Services/ communication, Navigation and Surveillance System : ATS/CNS) ให้กับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ที่อาศัยอยู่ในชุมชนโดยรอบที่ทำการ บวท. ทั่วประเทศ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นทางเลือกให้เยาวชนสามารถเลือกเรียนในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้องทางด้านให้บริการการเดินอากาศในอนาคต รวมถึงเป็นการให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับปัจจัยอันตรายที่เกิดจากการประกอบกิจกรรมของชุมชน เช่น การปล่อยบั้งไฟ โคมลอย โคมควัน การใช้โดรนในกิจกรรมต่าง ๆ และสถานีวิทยุชุมชน เป็นต้น ที่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการการเดินอากาศให้กับเยาวชน และมุ่งเน้นให้เยาวชนสามารถถ่ายทอดความรู้ความเข้าใจดังกล่าวให้กับผู้ปกครอง ต่อไป

ในปี 2565 บวท. ได้จัดทำสื่อมัลติมีเดียเพื่อจัดส่งให้โรงเรียนเป้าหมายที่ทำการคัดเลือกโดยศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศสุวรรณภูมิ และดอนเมือง รวมถึงศูนย์ควบคุมการบินส่วนภูมิภาค ซึ่งเป็นโรงเรียนที่อยู่ในชุมชน ที่ตั้งอยู่ในแนวทำการบินขึ้น-ลงของอากาศยานที่สำรวจพบว่าได้รับผลกระทบทางเสียงจากการทำการบินของอากาศยาน และชุมชนที่มีสถิติการจัดกิจกรรมตามประเพณีต่าง ๆ ส่งผลกระทบต่อการให้บริการจราจรทางอากาศจากการปล่อยโคมลอย โคมควัน และยิงบั้งไฟ เป็นต้น รวมทั้งสิ้น 10 โรงเรียน ได้แก่

(6.1) โรงเรียน สถานศึกษาส่วนกลางโดยรอบบริษัทฯ สนามบินสุวรรณภูมิ และดอนเมือง ได้แก่ โรงเรียนดอนเมืองจาตุรจินดา โรงเรียนเทพศิรินทร์ร่มเกล้า

(6.2) รายชื่อโรงเรียน สถานศึกษาที่มีที่ตั้งและที่ได้รับผลกระทบตามที่ศูนย์ควบคุมการบิน ประกอบด้วย

- ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี ได้แก่ โรงเรียนอุดรพิชัยรักษ์พิทยา
- ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ ได้แก่ โรงเรียนดอนปิน และ โรงเรียนสารสาสน์วิเทศล้านนา
- ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี ได้แก่ โรงเรียนเบ็ญจะมะมหาราช และโรงเรียนนารีนุกูล
- ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก ได้แก่ โรงเรียนมัธยมสาธิตมหาวิทยาลัยนเรศวร
- ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่ ได้แก่ โรงเรียนบ้านวัดเลียบ และโรงเรียนบ้านทอน

สื่อของโครงการส่งเสริมความรู้ด้านการให้บริการการเดินอากาศ ATS/CNS

(Air Traffic Services / Communications, Navigation and Surveillance System)

Link โครงการส่งเสริมความรู้ด้านการให้บริการการเดินอากาศ ATS/CNS https://youtu.be/S7UKd3BgxKA

(7) ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมในการทำงาน

บวท. ให้ความสำคัญด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานตามข้อกำหนดกฎหมายความปลอดภัยฯ จากกรมสวัสดิการคุ้มครองแรงงานในปี 2565 บวท. มีการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภพแวดล้อมในการทำงานอย่างต่อเนื่อง และดำเนินการตามหลักเกณฑ์และกฎหมายต่างๆ อย่างครบถ้วน ซึ่งเป็นไปตามแผนระยะยาว 5 ปี ของคณะกรรมการ ปอส. ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อม (พ.ศ. 2563-2567) โดยมีการดำเนินแผนงาน โครงการ และงานประจำ รวมทั้งมีการจัดทำนโยบายและคู่มือการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของ บวท. โดยในปี 2565 ได้มีการดำเนินงาน และจัดกิจกรรม ดังนี้

(7.1) กิจกรรมฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟ

(7.2) กิจกรรมตรวจวัดความเข้มข้นของแสงสว่าง ระดับเสียง และคุณภาพอากาศในสถานที่ทำงาน

(7.3) กิจกรรมประกวดสถานประกอบกิจการต้นแบบดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

(7.4) การตรวจวัดฝุ่นละอองขนาดเล็กในอากาศเป็นประจำทุกวัน

(7.5) การจัดทำมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

ฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟประจำปี 2565 ณ สำนักงานใหญ่ ทุ่งมหาเมฆ เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2565

นอกจากงาน ปอส. จะเป็นส่วนหนึ่งในแผน BCP ของ บวท. ในการดำเนินงานตามแผนรองรับสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) แล้ว งาน ปอส. ยังมีการสื่อสารการดำเนินงานของคณะกรรมการ ปอส. ในช่องทางอินทราเน็ต โดยได้จัดทำช่องทางการให้ความรู้ การติดตามสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งมีการอัพเดตทุกวันเพื่อให้พนักงานสามารถติดตามสถานการณ์ที่เป็นปัจจุบันได้อย่างต่อเนื่อง

การสื่อสารเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์ผู้ติดเชื้อโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ของคณะกรรมการ ปอส. ผ่านช่องทางอินทราเน็ตบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

การสื่อสารและเผยแพร่สถานการณ์ผู้ติดเชื้อโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ของ ปอส. นอกจากเป็นการรายงานสถานการณ์ภายใน บวท. แล้ว ยังสามารถช่วยให้พนักงานติดตามข่าวสารสถานการณ์ โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ภายนอก ความรู้แนวปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และคู่มือที่เกี่ยวข้องที่เป็นประโยชน์ต่อพนักงานทุกคนอีกด้วย

ตัวชี้วัดอุบัติเหตุจากการทำงาน

ในด้านความปลอดภัย มีการกำหนดตัวชี้วัดอุบัติเหตุจากการทำงานเป็นศูนย์ โดยเปรียบเทียบตั้งแต่ปี 2561 - 2565 ดังนี้

(เป้าหมาย 0 ครั้ง)

สถานประกอบกิจการ	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565
สำนักงานใหญ่ (ทุ่งมหาเมฆ)	0	0	0	0	0
ที่ทำการท่าอากาศยานดอนเมือง	0	0	0	0	0
ที่ทำการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	0	0	0	0	0
ฝ่ายบินทดสอบ	0	0	0	0	0
ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่	0	0	0	0	0
ศูนย์ควบคุมการบินพิษณุโลก	0	0	0	0	0
ศูนย์ควบคุมการบินอุดรธานี	0	0	0	0	0
ศูนย์ควบคุมการบินอุบลราชธานี	0	0	0	0	0
ศูนย์ปฏิบัติการวิศวกรรมจราจรทางอากาศนครราชสีมา	0	0	0	0	0
ศูนย์ควบคุมการบินภูเก็ต	0	0	0	0	0
ศูนย์ควบคุมการบินหาดใหญ่	0	0	0	0	0
ศูนย์ควบคุมการบินสุราษฎร์ธานี	0	0	0	0	0
ศูนย์ควบคุมการบินหัวหิน	0	0	0	0	0

3. ความยั่งยืนมิติสิ่งแวดล้อม

3.1 การเปลี่ยนแปลงสู่ยุคดิจิทัลและก้าวสู่เทคโนโลยีดิจิทัลที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมหรือ Green ICT

จากสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทำให้เกิดการปฏิรูปโครงสร้างทางเศรษฐกิจบริษัทฯ ของโลก และเป็นตัวเร่งสำคัญให้ประเทศไทยเข้าสู่ยุค 4.0 อย่างเต็มรูปแบบเร็วขึ้น มีการแข่งขันทางเศรษฐกิจของนวัตกรรมสินค้าและบริการ (Innovation Economy) บนพื้นฐานของเทคโนโลยีดิจิทัล มีการนำเทคโนโลยีและแอปพลิเคชันอัจฉริยะมาเป็นเครื่องมือสำคัญในกิจกรรมทางเศรษฐกิจ รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและทางรางอย่างต่อเนื่อง ทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการขนส่งมากขึ้นและมีต้นทุนต่ำกว่า ตลอดจนผลกระทบจากราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้การฟื้นตัวด้านการขนส่งทางอากาศปรับตัวช้าลง ซึ่งมีกระทบสำคัญต่อธุรกิจของบริษัทฯ ด้วย

นอกจากนี้ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม (Social and Cultural) ของประเทศไทยก้าวเข้าสู่ยุค “สังคมผู้สูงอายุ” (Aged Society) ทำให้มีประชากรวัยแรงงานลดลง โดยคาดว่าในปี 2568 มีจำนวนผู้สูงอายุร้อยละ 20 และปี 2593 มีจำนวนผู้สูงอายุร้อยละ 30 ประกอบกับสังคมไทยมีการเข้าถึงและใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพิ่มมากขึ้น มีประชากรไทยใช้อินเทอร์เน็ตมากขึ้น และมีการใช้โซเชียลมีเดียสูงเป็นอันดับต้น ๆ ของโลก (ข้อมูลจากศูนย์วิจัยนวัตกรรมอินเทอร์เน็ตไทย จำกัด) แสดงให้เห็นถึงการก้าวสู่วิถีชีวิตใหม่ (New Normal) ของสังคมไทย การติดต่อสื่อสารของคนไทยสามารถเปิดรับสิ่งใหม่ ๆ และพัฒนาการเรียนรู้ด้วยตนเองได้อย่างรวดเร็ว ทำให้ในปัจจุบันทุกองค์มีการให้บริการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตภายในสำนักงานและปรับรูปแบบเอกสารและสิ่งพิมพ์สู่การทำงานแบบดิจิทัล (Digital Workplace) มากขึ้น บวท. จึงได้มีการดำเนินงานเพื่อรองรับการปรับตัวสู่การปฏิบัติงานรูปแบบ New Normal โดย

(1) การกำหนดนโยบายความมั่นคงปลอดภัยและความเป็นส่วนตัวด้านข้อมูล (Data Security and Privacy) เพื่อให้สามารถเข้าถึงสินทรัพย์ดิจิทัลได้อย่างมั่นคงปลอดภัย ไม่ว่าสินทรัพย์หรือบุคคลจะอยู่ที่ไหนก็ตาม

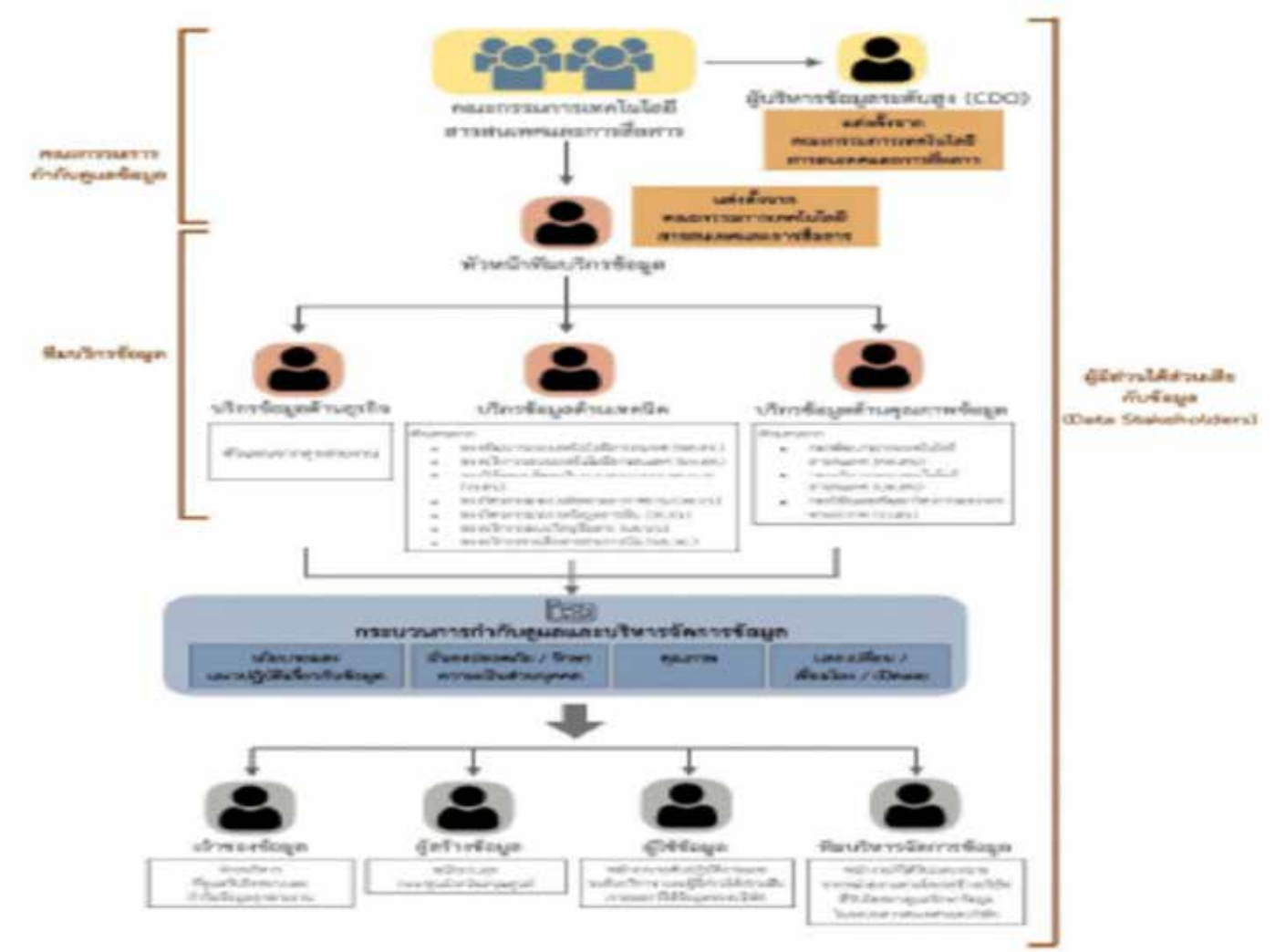
(2) ปรับกระบวนการการปฏิบัติงานเข้าสู่รูปแบบดิจิทัล เพื่อสนับสนุนการตัดสินใจทางธุรกิจที่พึ่งพาข้อมูลเป็นหลัก พร้อมรับการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่และการปรับการทำงานเข้าสู่กระบวนการอัตโนมัติ (Automation)

(3) ใช้ระบบบริการจัดการอุปกรณ์พกพา (Enterprise Mobility Management) ในการรักษาความมั่นคงปลอดภัย ได้แก่ การควบคุมข้อมูลที่เป็นความลับขององค์กร การควบคุมการใช้งานให้เป็นไปตามนโยบาย การป้องกันอุปกรณ์จากไวรัสหรือมัลแวร์ การบริหารการติดตั้งแอปพลิเคชันขององค์กร การปรับปรุงซอฟต์แวร์รุ่นล่าสุด และการรายงานสรุปด้านการรรักษาความมั่นคงปลอดภัยเป็นประจำอย่างต่อเนื่อง

บวท. มีการกำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติในการบริหารการจัดการและเลือกใช้การนำเทคโนโลยีดิจิทัล ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม หรือ Green ICT มาใช้ในองค์กร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการการใช้พลังงาน ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ลดการสร้างขยะ รวมถึงการรีไซเคิล และเป็นการเพิ่มช่องทางในการรักษาสิ่งแวดล้อมโลก ได้แก่ การลดการใช้เครื่องพิมพ์ (Printer) และกระดาษ การจัดตั้ง Green Data Center ด้วยการใช้เทคโนโลยี Virtualization เพื่อลดปริมาณ Server มีการใช้เทคโนโลยี Cloud Computing เพื่อลดความสิ้นเปลืองการใช้ทรัพยากร ICT และค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ

การดำเนินการเพื่อผลักดันให้เกิด Green ICT มีการกำกับดูแลข้อมูล (Data Governance Framework) ตามกรอบของสำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (Digital Governance Agency : DGA) ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ประกาศ ที่ ปก 102/2564 ลงวันที่ 30 กันยายน 2564)

คณะกรรมการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร



3.2 การดำเนินกิจการด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

(1) 2,400 ชั่วโมงงานจิตอาสากับกิจกรรมด้านสาธารณสุข

ด้วยข้อจำกัดด้านงบประมาณและผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ตลอดระยะเวลา 3 ปี บวท. ได้ให้ความสำคัญกับการดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่องด้วยการให้ความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐ ในด้านจิตอาสา ด้วยความร่วมมือของฝ่ายจัดการและพนักงาน ในปี 2565 บวท. ให้ความร่วมมือด้านจิตอาสาคิดเป็นจำนวนชั่วโมงงานจิตอาสาเฉลี่ย 2,400 ชั่วโมง โดย บวท. ได้ดำเนินกิจการต่าง ๆ ร่วมกับกระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข เขตสาทร และกองพันทหารสื่อสาร กองทัพบก (ทุ่งมหาเมฆ) ดังนี้

300 คน 2,400 ชั่วโมง
กับกิจกรรมจิตอาสาด้านสาธารณสุข

ฝ่ายจัดการและพนักงานร่วมกิจกรรมจิตอาสา “ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการอำนวยความสะดวกประชาชน ณ จุดพักคอย 30 นาที หลังฉีดวัคซีน” ณ สถานีกลางบางซื่อ เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ร่วมกับกระทรวงคมนาคม และกระทรวงสาธารณสุข ในเดือนพฤศจิกายน มีนาคม และมิถุนายน 2565

สนับสนุนอาหารและของหวานแก่จิตอาสา ณ สถานีกลางบางซื่อ

บวท. โดยรักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ นายทินกร ชูวงศ์ พร้อมด้วยตัวแทนพนักงาน ร่วมสนับสนุนอาหารกลางวัน อาหารเย็น ของหวาน พร้อมน้ำดื่ม เพื่ออำนวยความสะดวกแก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานจิตอาสาสายบุคลากรทางการแพทย์ที่ปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2564 จำนวน 1,200 ชุด เป็นจำนวนเงิน 52,900 บาท วันที่ 29 ตุลาคม 2564 จำนวน 800 ชุด เป็นจำนวนเงิน 44,300 บาท และเมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2564 จำนวน 1,600 ชุด เป็นจำนวนเงิน 55,000 บาท

รับโล่ประกาศเกียรติคุณ

นางสาวดวงตา สมิตสุวรรณ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (อำนวยการ) เข้าร่วมพิธีมอบโล่ประกาศเกียรติคุณให้แก่หน่วยงาน องค์กรต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน ที่ให้การสนับสนุนภารกิจศูนย์ฉีดวัคซีน สถานีกลางบางซื่อ และมอบใบประกาศเกียรติคุณให้แก่บุคลากรทางการแพทย์และจิตอาสา เมื่อวันศุกร์ที่ 24 ธันวาคม 2564 โดยมีนายอนุทิน ชาญวีระกูล รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข เป็นประธานในพิธีมอบโล่ประกาศเกียรติคุณฯ ดังกล่าว ณ บริเวณประตู 1 ศูนย์ฉีดวัคซีน สถานีกลางบางซื่อ กรุงเทพมหานคร

(2) ความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐด้านจิตอาสาในโอกาสสำคัญ

(2.1) ร่วมกิจกรรมจิตอาสากับกระทรวงคมนาคม

บวท. ดำเนินกิจกรรมด้าน CSR เพื่อช่วยเหลือประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนจากอุทกภัย โดยได้จัดถุงยังชีพร่วมกับกระทรวงคมนาคม เพื่อมอบให้กับประชาชนที่ประสบอุทกภัย จำนวน 500 ชุด ณ จังหวัดปทุมธานี เมื่อวันพุธที่ 20 ตุลาคม 2564

บวท. โดยนายทินกร ชูวงศ์ รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ พร้อมด้วยฝ่ายจัดการ และพนักงาน บวท. เข้าร่วมกิจกรรมจิตอาสา “รู้รักสามัคคี รักษ์สิ่งแวดล้อม พัฒนาคุณภาพชีวิต” เพื่อถวายพระราชกุศล เนื่องในวันคล้ายวันพระบรมราชสมภพพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราชบรมนาถบพิตร โดยมีนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในกิจกรรมร่วมบรรจุเครื่องอุปโภคบริโภคลงในถุงของขวัญ “ส่งกำลังใจจากคมนาคม” และมอบให้กับผู้แทนชุมชนจักรพรรดิพงษ์ และครัวเรือนซอยนครสวรรค์ 1 ณ อาคารสโมสรและหอประชุม กระทรวงคมนาคม เมื่อวันจันทร์ที่ 20 ธันวาคม 2564

บวท. ให้ความร่วมมือและสนับสนุนการดำเนินโครงการทุนการศึกษาภายใต้มูลนิธิทุนการศึกษาพระราชทานสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร (ม.ท.ศ.) โดยนำส่งเช็คให้กับกระทรวงคมนาคมเป็นจำนวนเงิน 200,000 บาท เพื่อสมทบทุนการศึกษาในโครงการดังกล่าว ตามที่สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ขอความร่วมมือหน่วยงานและรัฐวิสาหกิจที่มีศักยภาพและดำเนินการเพื่อสังคม (Corporate Social Responsibility: CSR) เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2565

กิจกรรมจิตอาสาบำเพ็ญสาธารณกุศล เนื่องในวันเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ณ กระทรวงคมนาคม โรงเรียนอนุบาลปรินายก ชุมชนจักรพรรดิพงษ์ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย และครัวเรือนในซอยนครสวรรค์ เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในพิธีถวายสัตย์ปฏิญาณเพื่อเป็นข้าราชการที่ดีและพลังของแผ่นดิน พร้อมทั้งเป็นประธานพิธีเปิดนิทรรศการและกิจกรรมเฉลิม พระเกียรติ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในวันเฉลิมพระชนมพรรษา“ร้อยใจภักดิ์ พระบารมี ปกเกล้า” ณ บริเวณหน้ากระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยสื่อมวลชน และจิตอาสา 904 ได้มอบถุงส่งกำลังใจจากคมนาคม มีผู้เข้าร่วมกิจกรรม จำนวน 300 คน เมื่อวันพุธที่ 27 กรกฎาคม 2565

(2.2) ร่วมกิจกรรมจิตอาสาพระราชทานกับสำนักงานเขตสาทร

บวท. เข้าร่วมกิจกรรมจิตอาสาพระราชทาน “เราทำความดี ด้วยหัวใจ”เพื่อความปลอดภัย อาชีวอนามัย ของศาสนาสถานและชุมชนโดยรอบสถานประกอบการ

วันคล้ายวันพระบรมราชสมภพ พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศรมหาภูมิพล อดุลยเดชมหาราชบรมนาถบพิตร เมื่อวันพุธที่ 1 ธันวาคม 2564 ณ วัดยานนาวา กรุงเทพมหานคร

พัฒนาทำความสะอาดคูน้ำสวนพลู 1 เนื่องในวันพ่อขุนรามคำแหง บริเวณโดยรอบคูน้ำสวนพลู 1 ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ เพื่อปรับปรุงภูมิทัศน์ของกรุงเทพมหานครให้เกิดความสวยงามเรียบร้อย เมื่อวันศุกร์ที่ 14 มกราคม 2565

พัฒนาทำความสะอาดแยกลำกระโดงกิ่งจันทน์ ถนนจันทร์ โดยทำความสะอาด เก็บขยะ ตัดต้นไม้ กำจัดวัชพืช เทน้ำจุลินทรีย์เพื่อปรับสภาพน้ำ เพื่อปรับปรุงภูมิทัศน์ของกรุงเทพมหานคร ให้เกิดความสวยงาม เรียบร้อย เมื่อวันศุกร์ที่ 11 กุมภาพันธ์ 2565

กิจกรรมรณรงค์เสริมสร้างความรู้ให้กับประชาชนในการใช้รถใช้ถนน เพื่อให้เกิดความปลอดภัย พร้อมอำนวยความสะดวกประชาชนในการข้ามถนน ณ ถนนนางลิ้นจี่ กรุงเทพมหานคร เมื่อวันศุกร์ที่ 18 กุมภาพันธ์ 2565

กิจกรรมประชาสัมพันธ์การป้องกันโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) พร้อมทั้งมอบเจลล้างมือแอลกอฮอล์พระราชทาน ณ ชุมชนบ้านเอื้ออาทร สวนพลู กรุงเทพมหานคร เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้ชุมชน เมื่อวันอังคารที่ 8 มีนาคม 2565

พัฒนาศาสนสถานวัดสุทธิวราราม กรุงเทพมหานคร เนื่องในวันระลึกถึงพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย โดยล้างทำความสะอาดพื้น ลอกท่อระบายน้ำรอบวัด จัดเก็บสายสื่อสาร เก็บขยะ ตัดตกแต่งต้นไม้ กำจัดวัชพืช เพื่อปรับปรุงภูมิทัศน์ของวัดสุทธิวราราม ให้เกิดความสวยงาม เรียบร้อย เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 24 กุมภาพันธ์ 2565

กิจกรรมส่งมอบบ้านพักอาศัยให้ลุงแก้ว หรั่งเพียร ตามโครงการช่วยเหลือผู้ด้อยโอกาสในชุมชนดอนกุศลพัฒนา เขตสาทร กรุงเทพมหานคร พร้อมทั้งมอบเครื่องอุปโภคบริโภค รวมถึงเครื่องใช้ที่จำเป็นในชีวิตประจำวันให้ ลุงแก้วฯ ด้วย เมื่อวันพุธที่ 9 มีนาคม 2565

พัฒนาศาสนสถานวัดยานนาวา กรุงเทพมหานคร เนื่องในวันระลึกถึงพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยล้างทำความสะอาดพื้น ลอกท่อระบายน้ำโดยรอบบริเวณวัด จัดเก็บขยะ ตัดตกแต่งต้นไม้ กำจัดวัชพืช เพื่อปรับปรุงภูมิทัศน์ ให้เกิดความสวยงาม เรียบร้อย เมื่อวันศุกร์ที่ 25 มีนาคม 2565

พัฒนาบริเวณอาคารสำนักงาน เขตสาทร สวนหย่อม และลานกีฬาใต้ทางด่วน เนื่องในวันคล้ายวันพระราชสมภพสมเด็จพระนางเจ้าสุทิดา พัชรสุธาพิมลลักษณ โดยการจัดเก็บขยะ ตัดตกแต่งต้นไม้ กำจัดวัชพืช เพื่อปรับปรุงภูมิทัศน์ ให้เกิดความสวยงาม เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 2 มิถุนายน 2565

(2.3) ร่วมกิจกรรมจิตอาสาพระราชทานกับกองพันทหารสื่อสารที่ 1

บวท. เข้าร่วมกิจกรรมจิตอาสาพระราชทาน "เราทำความดี ด้วยหัวใจ" ดำเนินกิจกรรมเพื่อความปลอดภัย อาชีวอนามัย ของชุมชนโดยรอบสถานประกอบการ

กิจกรรม "จิตอาสา พาน้องข้ามถนน" โดยการอำนวยความสะดวกให้กับนักเรียน ผู้ปกครอง และประชาชนทั่วไป เพื่อความปลอดภัยในการข้ามถนน พร้อมทั้งแจกเจลแอลกอฮอล์พระราชทาน ณ โรงเรียนอนุบาลสิกขาเอเซีย และประชาชนในชุมชน โดยกองพันทหารสื่อสารที่ 1 ร่วมกับจิตอาสาพระราชทาน 904 เขตสาทร ซึ่งมีจิตอาสาพระราชทาน 904 ของ บวท. เป็นผู้แทนเข้าร่วมกิจกรรม เมื่อวันพุธที่ 8 มิถุนายน 2565

กิจกรรมจิตอาสาพระราชทาน "เราทำความดี ด้วยหัวใจ" บำเพ็ญสาธารณกุศลเนื่องในวันเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว

กองพันทหารสื่อสารที่ 1 ร่วมกับจิตอาสาพระราชทาน 904 สังกัดเขตสาทร ซึ่งมีจิตอาสาพระราชทาน 904 ของ บวท. ร่วมกิจกรรมรณรงค์มอบความรู้ป้องกันโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) พร้อมทั้งแจกเจลแอลกอฮอล์พระราชทานให้กับชุมชนในเขตสาทร เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับประชาชนในชุมชน ดังนี้

- บริเวณตลาดสวนพลู เมื่อวันจันทร์ที่ 4 กรกฎาคม 2565
- บริเวณชุมชนสวนพลู เมื่อวันเสาร์ที่ 9 กรกฎาคม 2565
- บริเวณตลาดนางลิ้นจี่ เมื่อวันพฤหัสที่ 14 กรกฎาคม 2565
- บริเวณตลาด TPI เมื่อวันอังคารที่ 19 กรกฎาคม 2565
- บริเวณถนนเย็นอากาศ เมื่อวันอาทิตย์ที่ 24 กรกฎาคม 2565

โครงการซ่อมแซมบ้านและปรับปรุงที่อยู่อาศัยให้กับผู้ยากไร้และผู้มีรายได้น้อย ของ พ.ท.ชนินทร์ เอี่ยมวิบูลย์ ผบ. กองพันทหารสื่อสารที่ 1 มอบหมายให้ พล.ต.วรยส เหลืองสุวรรณ ผบ.พล.1 รอ. เป็นประธานฯ พร้อมด้วยตัวแทนสน.ทุ่งมหาเมฆ และจิตอาสาพระราชทาน 904 ของ บวท. เป็นผู้แทนเข้าร่วมกิจกรรม มอบบ้านให้นางปราณี ทองนิ่ม ผู้พิการทางสายตา และอาศัยอยู่เพียงลำพัง ณ ชุมชนเชื้อเพลิงพัฒนา เขตยานนาวา ซึ่งบ้านเดิมเก่าชำรุดทรุดโทรม จึงได้ปรับปรุงให้ใหม่ทั้งหลัง ติดตั้งราวพยุง ทาสีผนัง รวมทั้งเดินระบบไฟฟ้าให้ใหม่ทั้งหลัง พร้อมทั้งมอบเครื่องอุปโภคบริโภคให้พร้อมปัจจัยต่างๆ เมื่อวันจันทร์ที่ 4 กรกฎาคม 2565

สำนักงานเขตสาทร กองพันทหารสื่อสารที่ 1 บวท. หน่วยงานภาครัฐและเอกชนในพื้นที่ร่วมกิจกรรมจิตอาสาพระราชทาน “เราทำความดี ด้วยหัวใจ” บำเพ็ญสาธารณกุศล เนื่องในวันเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระนางเจ้าสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง

สำนักงานเขตสาทร กองพันทหารสื่อสารที่ 1 บริษัทฯ หน่วยงานภาครัฐและเอกชนในพื้นที่ จำนวน 100 คนร่วมกิจกรรม จิตอาสา “เราทำความดี ด้วยหัวใจ” ณ บริเวณใต้ทางด่วน ถนนจันทน์ เนื่องในวันคล้ายวันเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระนางเจ้าสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง โดยการตัดตกแต่งต้นไม้ กำจัดวัชพืช เพื่อปรับปรุงภูมิทัศน์ ให้เกิดความสวยงาม เรียบร้อย เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 11 สิงหาคม 2565

สำนักงานเขตสาทร กองพันทหารสื่อสารที่ 1 บวท. หน่วยงานภาครัฐและเอกชนในพื้นที่ร่วมกิจกรรมจิตอาสาพระราชทาน “เราทำความดี ด้วยหัวใจ” บำเพ็ญสาธารณกุศลเนื่องในวันคล้ายวันสวรรคต สมเด็จพระมหิตลาธิเบศร อดุลยเดชวิกรม พระบรมราชชนก

สำนักงานเขตสาทร กองพันทหารสื่อสารที่ 1 บวท. หน่วยงานภาครัฐและเอกชนในพื้นที่ จำนวน 300 คน ร่วมกันจัดกิจกรรมจิตอาสา “เราทำความดี ด้วยหัวใจ” ณ บริเวณศูนย์บริการสาธารณสุข 63 (สมาคมแต้จิ๋ว) เนื่องในวันคล้ายวันสวรรคต สมเด็จพระมหิตลาธิเบศร อดุลยเดชวิกรม พระบรมราชชนก โดยการตัดตกแต่งต้นไม้ กำจัดวัชพืช เพื่อปรับปรุงภูมิทัศน์ ให้เกิดความสวยงาม เรียบร้อย เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 22 กันยายน 2565

วิทยุการบินแห่งประเทศไทย

102 ซอยงามดูพลี ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ
เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
Tel. 66 (0) 2285 9035 Fax. 66 (0) 2287 3798
www.aerothai.co.th E-mail : prga@aerothai.co.th